MOTO ADVENTURE #123
KTM 990 ADVENTURE ABS - KASINSKI GT 650R - KAWASAKI NINJA 650R - VIAGENS NACIONAIS E INTERNACIONAIS - COMPETIÇÕES
WWW.MOTOADVENTURE.COM.BR

PROMOÇÃO: CONCORRA A UMA SEGUNDA PELE "GO AHEAD"

Moto Adventure

ANO 10
123
R$ 9,90
ISSN 1518-427X

LANÇAMENTO KTM

990 ADVENTURE ABS

CONFIRA OS ATRIBUTOS DE UMA MÁQUINA FEITA PARA RODAR O MUNDO!

KASINSKI GT 650R

BOA PERFORMANCE E EXCELENTE CUSTO X BENEFÍCIO

DAKAR 2011

OS DESAFIOS DA 3ª EDIÇÃO DO RALLY REALIZADA NA AMÉRICA DO SUL!

GAROPABA (SC)

AO SUL DO LITORAL CATARINENSE, LINDAS PRAIAS ESPERAM PELOS MOTOCICLISTAS

ON THE ROAD: TOUR PELOS EUA

SPEED TEST: KAWASAKI NINJA 650R

PREVIEW YAMAHA XTZ 660 TÉNÉRÉ PERFORMANCE PILOTAGEM SEGURA TEST TOUR KASINSKI COMET E MIRAGE 250
ROTEIRO AVENTURA SERRA DO TABULEIRO (SC) HISTÓRIA HONDA: 40 ANOS NO BRASIL QUADRI COSTA DOS COQUEIROS

HONDA
The Power of Dreams
No trânsito somos todos pedestres.
HONDA
HONDA
HRC
Disponivel também na versão
com freios C-ABS (cor preta).
www.honda.com.br/cbr2011

VEJA SÓ QUE CONTRADIÇÃO:
ELA VOA AGARRADA NO CHÃO.
Produto importado e climatizado
as condições do Brasil.
Nova linha
CBR 1000RR
Fireblade 2011.
40
ACELERANDO COM O BRASIL
HONDA
ASAS DA LIBERDADE

Novos caminhos

O ano começou com muitas novidades. Entre elas, destacamos a chegada da KTM ao Brasil, que, através do Grupo Izzo, comercializará seus modelos mais famosos e atuais em nossas praças. A marca austríaca chega em boa hora, já que, nesta edição, também é notícia o Rally Dakar 2011, competição em que a KTM faturou o título principal das motos pela décima primeira vez consecutiva. Tem mais: em nossa primeira experiência com um modelo oficial da marca, pilotamos a KTM 990 Adventure ABS, máquina feita para levar seus proprietários "ao fim do mundo".

Outra novidade "quente" é a estreia do novo site da revista "Moto Adventure", muito mais dinâmico, com recursos de ponta e que terá atualização constante e material exclusivo para assinantes. Dê uma checada nos incríveis atrativos deste superendereço na Web (www.motoadventure.com.br).

O mês ainda nos proporcionou inúmeras emoções, como um teste comparativo entre as motos de 250cc da Kasinski. Qual sua preferência? A Comet ou a Mirage? Leia o artigo e decida-se de uma vez! Entre as médias cilindradas, a Kawasaki 650R Ninja desponta como uma ótima opção da grife "Ninja", com bom preço e versatilidade para aventuras na cidade ou nas estradas.

Na mesma cilindrada, aceleramos a moto que fez o maior sucesso nas 500 Milhas do Brasil no Autódromo de Interlagos no início de 2011: a Kasinski GT 650R, que obteve a 3° e 4° colocações naquela prova. A marca mostrou competência e qualidade em seus produtos. Confira as imagens nesta edição (os "clicks" são do fotógrafo Gustavo Epifanio).

Começando nossas sagas de aventuras pelas estradas, exploramos lugares encantadores do Brasil. Nas serras catarinenses, em meio à Mata Atlântica, perambulamos pela Serra do Tabuleiro e descobrimos José Bonifácio, lugar de atmosfera envolvente. Eliana Malizia, nossa "aventureira de plantão", foi a São Francisco do Sul (SC). E Laertes Torrens chegou a Garopaba, região praiana de riquíssimas belezas, completando nosso "tour" pela região. Nossos leitores também nos presentearam com viagens incríveis. Estivemos no Rio de Janeiro para o 1° Rio BikeShow, nas competições "500 Milhas do Brasil" e "RM Supermoto" e contamos um pouco da história da maior fábrica de motocicletas do país, bem como de seus fundadores: a Honda Brasil, que está completando 40 anos.

2011 chegou "com tudo" – e por novos caminhos. Curta a revista, acesse o site e nos acompanhe. Uma nova temporada de aventuras está começando!

Gian Calabrese e Egon Jenckel - Editores

"Moto Adventure, a revista dos melhores motociclistas"

LS2

TEM UM QUE É A SUA CARA!

SEGURADO 100% CONTRA ACIDENTE

NEW!
OF 559
ROCKET

Capacete é a proteção do motociclista.

black/pearl white

silver/black

black/orange

ESCOLHA JÁ O SEU!

FF350 Caos | FF350 Patriot | FF350 Vegas | FF350 Cut Throat | FF366 Flux | FF369 Escamoteável | MX433-3 Mono

Distribuidor exclusivo:

BR MOTORSPORT

SAC@BRMS.COM.BR WWW.BRMS.COM.BR 11 2666.2999

158 ROTEIRO AVENTURA
Serra do Tabuleiro (SC)

8 NEWS
Notícias do mercado
24 LANÇAMENTO
KTM 990 Adventure ABS
36 ON THE ROAD
Nas terras do Tio Sam (EUA)
50 SPEED TEST
Kawasaki Ninja 650R
62 ROTA DO CHARME
São Francisco do Sul (SC)
72 TEST TOUR
Kasinski Comet e Mirage
84 ON THE ROAD BRASIL
Rio do Rastro (SC)
96 PREVIEW
Honda CrossRunner e CrossTourer
100 RALLY
Dakar 2011
114 WEEKENDTOUR
Garopaba (SC)
124 PREVIEW II
Yamaha XTZ 660 Ténéré
128 HISTORY RIDER
Santos Dumont
136 TECNOLOGIA
Cilindro revestido
138 ESPECIAL
Seguindo o Rally Dakar
148 BUSINESS
1º Salão Bike Show (RJ)
168 EXPEDIÇÃO
Austrália – Parte 4
178 POINT MC
MC Jacarés do Asfalto (SP)
182 Quadri
Costa dos Coqueiros (BA)
192 AUTO
VW Saveiro Cross
196 500 MILHAS BRASIL
Interlagos (SP)
200 HISTÓRIA
40 anos de Honda no Brasil
208 SPEED TEST
Kasinski GT 650R
214 SUPERMOTO
1ª Etapa (SP)
218 PERFIL
Ricardo Kazumi Sato
222 PERFOMANCE
Dicas de pilotagem
226 TRIPS & TIPS
Dicas aos viajantes
230 LITERATURA
Dicas de leitura
234 SHOW ROOM
Produtos e acessórios
236 CLIMATOLOGIA
Previsão do clima para março
240 TABELA
0 Km e Usadas

Crazy Turkey Editora
Diretores
Vera Miranda Barros
Miguel Ricardo Puerta

Chefe de redação
Ademir Pernias

Editores
Gian Calabrese e Egon Jenckel
revista@motoadventure.com.br

Revisão de Textos
Eduardo Torelli

Edição de Arte e Projeto Gráfico
Sérgio Frega

Colaboradores
André Madeira , Laertes T. Filho,
Eliana Malizia e Raphael Karan

Consultoria Técnica
Nenad Djordjevic

Editora de Automóveis
Luciana Bulgarelli
Tratamento de Imagem e Produção
Ronaldo Victor Orsi e André Sousa

Fotografia
Donizetti Castilho, Trinity Ronzella e Iuri Garcia

Diretor Administrativo
Miguel Ricardo Puerta

Diretor Executivo
Marcos Barros - barros@motoadventure.com.br

Publicidade

Diretora Comercial
Vera Miranda Barros

Executivo de Conta
Laertes Torrens Filho - laertes@cteditora.com.br

Departamento de Assinatura e Atendimento ao Leitor
Paulo Cano 55 11 2068 7485 /9287
assinatura@motoadventure.com.br

Assinaturas e números atrasados
(11) 2068-7485
de segunda a sexta das 9:00 às 18:00 horas
assinatura@motoadventure.com.br

Contabilidade
RC Controladoria e Finanças 55 11 3853-1662
Responsável: Ricardo Calheiros

Moto Adventure
A Moto Adventure é uma publicação mensal da Crazy Turkey Editora e Comércio Ltda. • Redação, Administração e Publicidade: Rua Crisólita, 238, Jardim da Glória CEP 01547-090 São Paulo SP Fones/fax: 55 11 2068-7485/ 9287. Distribuidora exclusiva para todo o Brasil- FERNANDO CHINAGLIA DISTRIBUIDORA • A Moto Adventure não admite publicidade redacional • É proibida a reprodução das reportagens publicadas nesta edição sem prévia autorização • As opiniões emitidas em artigos assinados são de responsabilidade de seus autores, não são necessariamente as da revista e podem ser contrárias à mesma • Moto Adventure e Moto Aventura são marcas registradas pela Crazy Turkey Editora Ltda • Ninguém está autorizado a receber qualquer valor em nome da Crazy Turkey Editora ou da Moto Adventure. Registro no INPI: NP 822390752

Internet
www.motoadventure.com.br

Jornalista Responsável
Ademir Pernias - MTb 25815

Impressão e Acabamento
Prol Editora Gráfica

Autokraft

autokraft-bmw.com.br

Puro Prazer de Pilotar

E SE A TECNOLOGIA FIZESSE VOCÊ SE SENTIR UM PILOTO?

Escolha uma motocicleta completa, capaz de unir o melhor do design e da tecnologia.

BMW S 1000 RR.

Foto meramente ilustrativa.

DCollistudio

Autokraft
A casa da BMW no Rio

www.autokraft-bmw.com.br

Barra: Avenida das Américas, 1.690 • Tel: (21) 3139-9000
2ª a 6ª de 8h às 20h | Sábado de 9h às 18h | Domingo de 10h às 14h.

Botafogo: Rua São João Batista, 95 • Tel: (21) 3597-5797
2ª a 6ª de 8h às 20h | Sábado de 9h às 14h | Fechado aos Domingos.

BMW Serviços Financeiros Consulte nossas opções em financiamentos e seguros: www.bmwfs.com.br ou 0800 019 9797.

Capacete é a proteção do motociclista.

ACERBIS: NOVO SITE

Reconhecida mundialmente pela tradição em produtos para pilotos e motos, a Acerbis lançou no Brasil seu mais novo site, disponibilizando sua linha de produtos de forma rápida, prática e direta aos consumidores. Com mais essa ferramenta, os amantes do motociclismo on-road e off-road podem adquirir os produtos da marca com toda a comodidade e segurança. Os produtos Acerbis são importados e destacam-se por sua qualidade, tecnologia e durabilidade.

Acesse: www.acerbisbrasil.com.br

TRAXX JOTO: DE CARA NOVA

A nova Joto 135cc da Traxx chega com novidades em 2011. A primeira está em sua denominação. Antes batizada de 125, a máquina, agora, assume de vez a força de seu motor de 133 cilindradas e vai para as ruas como "Joto 135". O motor sofreu alterações no sistema de alimentação, o que produz mais economia de combustível, segundo o fabricante.

Mas a grande mudança diz respeito ao design. A carenagem foi reformulada, com um visual mais agressivo, semelhante aos das motos de maiores cilindradas. O farol tem novo desenho e apresenta um espaço maior de luminosidade. Outra mudança se refere ao sistema de amortecimento, que ficou mais alto. Quem dirigir a nova Joto terá mais conforto e segurança nos trajetos com obstáculos.

A suspensão traseira mono-amortecida com sistema de link recebeu uma nova calibragem e ficou mais alta, para seguir o mesmo padrão de estabilidade, segurança e dirigibilidade que a Joto sempre apresentou. Já o carburador e o escapamento sofreram mudanças para se adaptar aos mais rígidos padrões de emissões de gases poluentes do mundo, seguindo as normas do Euro III e do Promot 3 (Programa de Controle do Ar por Motociclos e Veículos Similares).

A Joto 135 conta com freio a disco, aro de 18 polegadas, sensor de embreagem (para impedir que seja ligada sem que o manete esteja apertado) e tanque com tampa de combustível no estilo "aeronáutico", com capacidade para 14 litros. Disponível em quatro cores – preto, prata, azul e vermelho –, a nova Joto 135 tem preço sugerido de R$ 5.099.

HARLEY-DAVIDSON NO BRASIL

No dia 8 de fevereiro, a Harley-Davidson anunciou que, a partir daquela data, passou a atuar mais direta e fortemente no mercado brasileiro. Dentre as ações a serem realizadas no País, está o plano de nomeação de novas concessionárias da marca. Desta forma, novas concessionárias Harley-Davidson já foram nomeadas: uma em São Paulo (SP) e uma em Belo Horizonte (MG), e estão alinhadas à prioridade da marca: a excelência no atendimento e serviços, além de uma relação de longo prazo com seus clientes. Por isso, suas oficinas estão habilitadas a efetuar revisões, serviços em garantia e assistência técnica em geral. As operações de vendas de motocicletas em São Paulo estão previstas para o início de março e, em Belo Horizonte, começarão em abril. A partir de março, novas concessionárias Harley-Davidson oferecerão serviços de assistência técnica nos mercados do Rio de Janeiro (RJ), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), Campinas (SP) e Goiânia (GO).

A empresa, comprometida com seus clientes no Brasil, disponibiliza para contato, a quem tiver necessidade de serviços ou mais informações, o telefone 0800 724 1188 ou, ainda, o e-mail sac@harley-davidson.com.br. "A Harley-Davidson está fazendo investimentos no País para garantir o atendimento cada vez melhor de seus clientes fiéis e conquistar novos admiradores da marca", afirmou Longino Morawski, diretor-superintendente da Harley-Davidson do Brasil.

DERRAPAMOS!

- Na edição 121, no artigo sobre o modelo Traxx Work de 125cc, erramos ao divulgar o nome do diretor comercial da empresa. Atualmente, a Diretora Comercial da Traxx do Brasil é a executiva Jaqueline Dal Bello.
- Na etapa do arenacross divulgada no mês de dezembro (edição 121), os créditos das fotos estão errados: elas são de autoria do fotógrafo Rodrigo Borella.

PROMOÇÃO KAWASAKI ZX-10R – 2010

A Kawasaki Motores do Brasil (KMB) realiza uma promoção especial para a Ninja ZX-10R, versão 2010 – e com isso, reduz o preço original da máquina (de R$ 58.880,00 para R$ 52.990,00). Esse valor promocional é válido até 31 de março (ou enquanto durarem os estoques nas concessionárias autorizadas Kawasaki de todo o país).

A Ninja ZX-10R é um dos principais modelos Superesportivos da linha Kawasaki. Desenvolvida nas pistas e adaptada para o uso nas ruas e estradas, a moto possui motor tetracilíndrico de 998cc, exclusivo sistema de indução direta de ar (RAM AIR), chassi em dupla trave de alumínio, excepcional capacidade de frenagem, amortecedor de direção (exclusivamente desenvolvido para o modelo) e design agressivo, típico da família Ninja.

ThermoSkin®
Underwear térmico
Silver freshness
Segunda pele com tratamento bacteriostático a base de íons de prata.
Ação dos íons de prata no tecido
Bactéria
Tecido
Pele
Suor
Sem tratamento
Sanitized® Silver freshness
Tecido
Pele
Suor
Com Sanitized® Silver freshness
Ação dos íons de prata na bactéria
Bactéria
Íons de prata
Suor
Bactéria
Íons de prata
Os íons de prata neutralizam as bactérias do suor impossibilitando sua proliferação
Produzido no Brasil
No trânsito somos todos pedestres.
NOVIDADE
ThermoSkin Kids
www.curtlo.com.br
CURTLO
Aonde você for!

MOTOS: PRODUÇÃO E VENDAS EM RECUPERAÇÃO

No primeiro mês de 2010, segundo balanço divulgado pela Abraciclo – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, foram comercializadas ao mercado interno, vendas no atacado, 164.925 unidades em janeiro, ante 124.548 no mesmo período de 2010 – configurando um aumento de 32,4%. Em janeiro de 2011 a produção de motociclos apresentou resultados positivos, com 180.397 motocicletas fabricadas, configurando incremento de 40,9% em relação ao mesmo mês do ano passado, quando 128.035 unidades deixaram as fábricas.

"O balanço é positivo. Normalmente, por conta do desaquecimento industrial do final de ano, o mês de janeiro não tem tido, tradicionalmente, grande representatividade. Apesar de ser apenas o primeiro mês de 2011, o setor está dando mostras de que pode continuar com o atual ritmo de crescimento", afirma Jaime Matsui, presidente da Abraciclo.

Exportação e o Câmbio

Com 3.603 unidades, as exportações apresentaram um aumento de 54,5% em relação a janeiro de 2010, com 2.332 motocicletas.

CAPACETES HONDA 2011

Os dois primeiros representantes da linha 2011 de capacetes Honda já estão nas concessionárias da marca. Produzidos em material de alta qualidade (ABS – plástico injetado), o modelo articulado "Black" e o street fechado "City" oferecem total segurança ao motociclista e atendem às resoluções do Contran (Conselho Nacional de Trânsito).

O modelo Black conta com um moderno sistema de articulação: para levantar a parte frontal, basta pressionar o botão localizado na parte interna da queixeira; e para fechar, é preciso apenas baixar o conjunto. O novo capacete ainda traz um eficiente sistema de ventilação composto por duas entradas de ar frontais e um exaustor traseiro. Além disso, apresenta viseira antirrisco, forração antialérgica, lavável e removível, fecho de engate rápido e anel antifurto. Disponível nos tamanhos 58 e 60, na cor preta, tem preço público sugerido de R$ 291,03 (com base no Estado de São Paulo).

Já o street fechado City é prático e oferece excelente custo x benefício no uso urbano. Seus principais diferenciais são a viseira com 2 mm de espessura e tratamento antirrisco, cinta jugular com fecho de engate rápido, anel antifurto, forro antialérgico e entrada de ar frontal. Disponível nas cores preto, vermelho e prata e nos tamanhos 58 e 60. Preço público sugerido: R$ 151,89 (com base no Estado de São Paulo).

Os dois modelos podem ser encontrados nas mais de mil concessionárias Honda distribuídas por todo o país. Para localizar a revenda mais próxima de você, acesse o site: www.honda.com.br

HLX CONCEPT STORE

A HLX, fabricante nacional de roupas e equipamentos de proteção para o motociclista, inaugurou, no Shopping Moto e Aventura (região central de São Paulo – SP), sua primeira loja própria. Atualmente, a linha de produtos conta com abrigos de chuva, botas, calças, jaquetas, camisetas, protetor de pescoço e capas para botas. A marca ainda traz uma coleção voltada ao público feminino. A loja conceito fica no Shopping Moto & Aventura, na Rua Barão de Limeira, Campos Elísios, São Paulo (SP) – tradicional point de motociclistas paulistanos. Mais informações sobre os produtos HLX: (11) 5685-4357. Ou: www.hlxracing.com.br.

Capacete é proteção do motociclista.

Ducati Multistrada 1200 S Touring

A Tecnologia e a Perfomance se encontraram. Deu nisso.

Imagine um motor Testastretta Evoluzione de 150 cv, com partida sem chave e três níveis de potência, em uma motocicleta com tecnologia ride-by-wire, controle de suspensão eletrônica, computador de bordo de última geração e freios Brembo Radiais. Só uma Ducati é assim.

R$ 31.900,00

R$ 39.900,00

DUCATI

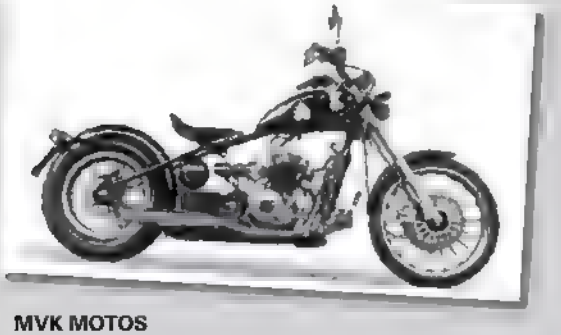
DUCATI SÃO PAULO-JK - Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 535 – Fone: (11) 3040-2433 / DUCATI SÃO PAULO-MORUMBI - Av. Morumbi, 6849 – Fone: (11) 3735-1127
DUCATI CURITIBA - Av. Bispo Dom José, 2.133 – Fone.: (41) 3071-1000 / DUCATI RIO DE JANEIRO - Av. Olegário Maciel, 326 – Fone.: (21) 2491-6696
DUCATI GOIÂNIA – Rua João Abreu, 64 Quadra E-8 Lote 38/40 – Fone: (62) 3546-5800 / DUCATI CAMPINAS - Av. Dr. Moraes Salles, 1.411 – Fone.: (19) 3295-6505
DUCATI PORTO ALEGRE - Av. Plínio Brasil Milano, 567 – Fone: (51) 3333-0017 / DUCATI BELO HORIZONTE - Av. Raja Gabaglia, 475 – Tel.: (31) 3275-2711

WWW.DUCATIBRASIL.COM.BR • 0800 774 64 64

(*)Monster 696 08/10 com ABS por 31.900,00 à vista. Preço de R$ 1.300,00 não incluso. Monster 1100 08/10 por 39.900,00 à vista. Preço de R$ 1.300,00 não incluso. Consulte planos especiais de financiamento. Promoção válida enquanto durarem os estoques. As vendas podem ser suspensas a qualquer momento sem prévio aviso. As motocicletas Ducati estão em conformidade com o PROMOT – Programa de Controle de Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares. Imagens meramente ilustrativas.

"RACING RED"

A Yamaha XJ6N ganhou nova cor. Assim, o branco sai de linha e dá lugar à opção vermelha com detalhes em preto. Esta versão só agora chega ao Brasil, embora já estivesse disponível na Europa, onde é conhecida como "Racing Red". A outra cor preta, continua válida para 2011. Já a versão carenada a XJ6F, não deverá ter novas cores em 2011, permanecendo apenas a opção da pintura em preto. O motor das duas versões não foi alterado e continua gerando 77,5 cv a 10 000 rpm e 6,09 kgf.m a 8 500 rpm.



MVK MOTOS

A Tecmoto, representante das marcas MVK e Regal Raptor no Brasil, anuncia novos projetos para 2011. O primeiro é o lançamento de um novo modelo que deve chegar às lojas ainda no primeiro semestre, oferecendo bom desempenho e design inovador. No Brasil, a empresa já investiu cerca de R$ 25 milhões no desenvolvimento da rede, novos produtos, ações de marketing, aumento do estoque de peças e acessórios, treinamento de pessoal e capacitação de mão-de-obra para as oficinas, entre outros. Em função do bom momento vivido pelo mercado, a MVK também informa que trabalha no projeto para a instalação de uma fábrica no Brasil, passando a produzir suas motos por aqui.

Fundada em 2002, a MVK Motos tem por acionista o Grupo Maverick, da Argentina, que atua no mercado de motocicletas há 12 anos. Em 2008 a empresa investiu R$ 10 milhões na construção de uma fábrica em San Juan, na Argentina, com capacidade para produzir seis mil motos por mês.

Hoje a MVK comercializa no país cinco modelos de motocicletas (Fenix, Black Star, Street, Super e Fox) com cilindradas de 110 a 250 cm³ e possui uma linha de quadriciclos de 50 a 300 cm³ (Simba, Sport 150, Big Force e Jurassic).

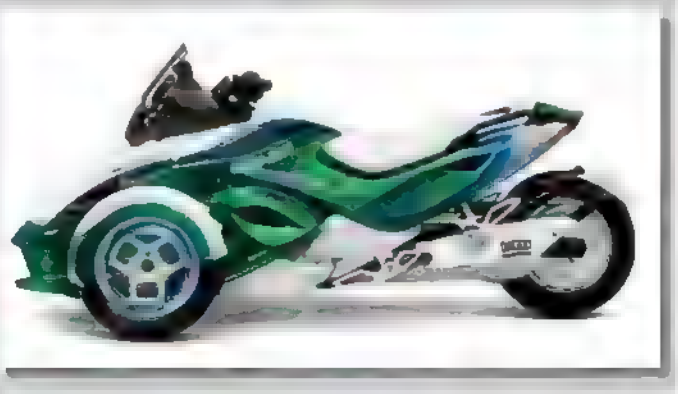
SACHS MADASS 125: AGORA NO BRASIL

A Barah, importadora que atua desde 1993 no mercado brasileiro de duas rodas, lança oficialmente a Sachs MadAss 125, moto com design diferenciado e voltada principalmente ao público jovem. O modelo é produzido em Nuremberg, na Alemanha, pela tradicional SFM GmbH (www.sfm-bikes.de/en), surgida em 1886. Com sede em Vitória (ES), a Barah (www.barah.com.br) é representante exclusiva no país da Sachs. A meta da empresa é comercializar 100 unidades do produto por mês. A nova Sachs MadAss 125 estreia no Brasil com o preço sugerido de R$ 8 900,00. Inicialmente, a Sachs começa a ser comercializada em seis concessionárias distribuídas em três estados brasileiros: Bike Box (www.bikebox.com.br), em São Paulo (SP) e em Mogi das Cruzes (SP); Two Mahana (www.twomahana.com.br) no Rio de Janeiro (RJ) e Ésio Motos (www.esiomotos.com.br) em Niterói (RJ), e Nivaldo Motos e Reta Veículos (www.retaveiculos.com.br), ambas em Vitória (ES). Mas a partir do próximo mês, a Sachs também estará disponível em Belo Horizonte (MG). O objetivo da empresa é nomear dez revendas até o final deste ano. Em todas as concessionárias, o modelo MadAss 125 também pode ser adquirido por meio do financiamento da BV Financeira.

BRP DESENVOLVERÁ ROADSTER SPYDER HÍBRIDO

A BRP, com apoio do governo canadense, irá desenvolver uma versão híbrida de seu roadster Can-Am Spyder. Trabalhando ao lado da Universidade de Sherbrooke, a BRP investe US$ 5 milhões no centro de Tecnologias Avançadas (CTA) da universidade, enquanto o programa Automotive Partnership (do governo canadense) aposta U$ 6,1 milhões de dólares. Com isso, a BRP e os pesquisadores estão desenvolvendo um sistema híbrido ground up, já que, aparentemente, os sistemas disponíveis para carros provaram ser inadequados para motos e triciclos. Liderando o projeto está Alain Desrochers, professor de engenharia mecânica da Université de Sherbrookes. Ele e uma equipe de 30 pessoas irão desenvolver o sistema híbrido. "Criar um veículo de três rodas, ao invés de um carro híbrido, traz desafios significativos, que exigem um elevado grau de inovação", diz Desrochers. "Estes incluem a falta de espaço para acomodar um motor com sistema híbrido, problemas de refrigeração aerodinâmica, peso do veículo e barulho. Tudo deve ser estudado e modificado."

Não se sabe ao certo o quanto a tecnologia híbrida aumentará o preço do veículo, mas a BRP quer que o produto se iguale ao modelo à gasolina no quesito "performance".



AIRHAWK MADE IN U.S.A

CONFORTO EXTRA NA SUA VIAGEM

Almofada pneumática para percurso de longa distância.
Tecnologia desenvolvida para a Força Aérea dos EUA.

- ✓ Diversos formatos para todos tipos de bancos
- ✓ Regulável de acordo com o peso da pessoa
- ✓ Evita prender a circulação sanguínea
- ✓ Evita dores musculares
- ✓ Elimina a vibração produzida pelo motor
- ✓ Amortece os impactos causados por buracos, lombadas e valetas existentes nas ruas e estradas

Acompanha capa e tiras de fixação

Respeite a sinalização de trânsito.

zaken

www.bmtechbrasil.com.br

BM Tech
Importador e Distribuidor Oficial

ALGUMAS MARCAS PROMETEM AVENTURA, MAS APENAS UMA DOMINA O ASSUNTO. VENHA CONHECER A SUA KTM NA MAIOR LOJA DO MUNDO, AGORA EM SÃO PAULO.

KTM 990 ADVENTURE
a partir de

R$ 57.900,00

(*)KTM 990 Adventure 10/10 a partir de R$ 57.900,00 à vista. Frete de R$ 2.000,00 não incluso. Valor válido enquanto durarem os estoques. As vendas podem ser suspensas a qualquer momento sem prévio aviso. As motocicletas KTM estão em conformidade com o PROMOT – Programa de Controle de Poluição do Ar por Motocicletas e Veículos Similares. Imagem meramente ilustrativa.

OFICINA PEÇAS ACESSÓRIOS VESTUÁRIO

Capacete é a proteção do motociclista.

READY TO RACE

Para desenvolver uma moto de aventura nada como usar a prova mais difícil do planeta: O Rally Dakar.
Nos últimos dez anos, apenas uma marca saiu vencedora, a KTM. E na edição, Rally Dakar 2011, conquistou oito das onze primeiras posições. Se existe uma marca que pode falar com você sobre aventura é a KTM.

WWW.KTMBRASIL.COM.BR

KTM

Calendário dos principais campeonatos de 2011

SUPERLIGA BRASIL DE MOTOCROSS

1ª etapa – 9 e 10 de abril – Poços de Caldas (MG)
2ª etapa – 30 de abril e 1 de maio – Chapecó (SC)
3ª etapa – 4 e 5 de junho – Goiânia (GO)
4ª etapa – 25 e 26 de junho – Penha (SC)
5ª etapa – 9 e 10 de julho – Indaiatuba (SP)

ARENA CROSS

1ª etapa – 23 de julho – Ribeirão Preto (SP)
2ª etapa – 6 de agosto – a definir
3ª etapa – 27 de agosto – Penha (SC)
4ª etapa – 10 de setembro – Londrina (PR)
5ª etapa – 8 de outubro – São Paulo (SP)
6ª etapa – 19 de novembro – São José do Rio Preto (S

RACING FESTIVAL

1ª etapa – 26 e 27 de março – Londrina (PR)
2ª etapa – 7 e 8 de maio – São Paulo (SP)
3ª etapa – 11 e 12 de junho – Brasília (DF)
4ª etapa – 13 e 14 de agosto – São Paulo (SP)
5ª etapa – 24 e 25 de setembro – Curitiba (PR)
6ª etapa – 29 e 30 de outubro – Porto Alegre (RS)

GP BRASIL DE MOTOCROSS

21 e 22 de maio – Indaiatuba (SP)

SUPERBIKE SERIES

1º etapa – 27 Fevereiro – Pirel – SuperBike – SP
2º etapa – 27 de março – Pirelli SuperBike – SP
3º etapa – 10 de abril – TNT Superbike
4º etapa – 1 Maio – Pirelli SuperBike – SP
5º etapa – 22 Maio – TNT SBK – Sta Cruz do Sul
6º etapa – 5 de junho – Pirelli Superbike – SP
7º etapa – 19 de junho – Pirelli Superbike – SP
8º etapa – a definir – Pirelli Superbike – SP
9º etapa – 31 Jul – TNT SBK – Campo Grande
10º etapa – 21 Agosto – TNT SBK – Rio de Janeiro
11º etapa – 11 Setembro – TNT SuperBike – SP
12º etapa – 23 Outubro – TNT SBK Curitiba – PR
13º etapa – 6 Novembro – TNT SBK – Argentina
14º etapa – 11 Dezembro – TNT SuperBike – SP

Mobil Super Moto

O CAMPEÃO DAS PISTAS, AGORA COM NOVO RÓTULO.

Os pilotos aprovaram a performance.
Os mecânicos aprovaram a proteção.
As prateleiras do mercado aprovaram o novo rótulo.

Mobil Super Moto 4T é o lubrificante com maior número de vitórias do motociclismo brasileiro

[redacted]

adorado por quem pilota uma.

Mobil Você em Alta Performance.

TOUR OFF-ROAD PELO DESERTO DO JALAPÃO (TO)

O modelo Kawasaki KLX450R será a máquina para o projeto "Expedição Jalapão" Esse projeto consiste numa série de passeios de enduro promovidos pela Bike Box, concessionária autorizadas Kawasaki de São Paulo (SP) pela região do Jalapão (TO) Estes passeios acontecerão até o dia 1º de maio e, semanalmente, um grupo de dez pilotos partirá em busca de aventuras e atravessarão 500 km pela região durante quatro dias a bordo das Kawasaki KLX450R O trajeto de quatro dias começa sempre às quintas-feiras, às 09h00, na cidade de Ponte Alta (TO) e termina no domingo, às 14h00, com o percurso entre as cidades de Novo Acordo (TO) e Palmas (TO) O roteiro inclui paisagens paradisíacas, dunas, rios, cachoeiras povoados, trilhas e estradas, com direito a pernoite em pousadas da região

Estrutura

A Kawasaki KLX450R foi o modelo escolhido para ser a máquina destes tours por ser de fácil pilotagem e possuir motor com excelente torque a baixas e médias rotações, além de um conjunto mecânico resistênte e durável Para apoiar aos pilotos, será disponibilizada uma estrutura que conta com dois caminhões, um carro 4x4, 14 motocicletas sendo 2 para os guias, 10 para os participantes e 2 reservas e 6 quadriciclos

Serviço

Datas 10 de fevereiro a 1º de maio de 2011 (saídas à 09h00 de quinta-feira, de Ponte Alta (TO), retorno a Palmas (TO), aos domingos, às 14h00
Roteiro Região do Deserto do Jalapão
Valor do pacote R$ 4.100 ou entrada de R$ 850 + seis parcelas de R$ 580 (inclui passeio pelo deserto, hospedagem em pousadas da região e empréstimo das motocicletas Kawasaki KLX450R) Não inclui aéreos ou transporte para Palmas (TO)
Reservas e Informações (11) 3774-5613

QUIROPRAXIA

"A arte de se manter saudável sobre suas rodas!"

Está chegando mais um Carnaval e todo mundo quer um descanso nesses dias Há quem viaje em direção à folia e há quem fuja dela De qualquer forma, poucos são os que mantêm a rotina e, nesse caso, resolvi enumerar algumas dicas que podem ser valiosas para que você não perca seu descanso (ou sua festa!) por causa de dores nas costas
Normalmente, quando viajamos, dormimos em camas às quais não estamos habituados E isso pode causar um desconforto maior que o esperado Portanto, se o colchão for "mole" é preferível colocá-lo direto no chão e dar-lhe uma estabilidade maior Cuide, também, de sua postura ao dormir, que deve ser de lado com os músculos relaxados, e com um travesseiro que respeite a distância entre seu ombro e cabeça
Sono em excesso também pode ser um problema Ficar deitado por muito tempo pode causar dores nas costas, no pescoço e na cabeça Procure dormir apenas o essencial para o descanso do corpo, que é, em média, de seis a oito horas.
Se você gosta de ler, se vai levar o computador ou praticar atividades que exijam ficar sentado por muito tempo, a dica é parar de hora em hora e alongar a região da lombar Com poucos movimentos já é possível evitar a dor nas costas no final do dia
Se pretender cair na folia, saiba que um sapato desconfortável (ou mesmo o salto alto) pode, além de provocar dores nos pés, ser o agravante de muitas dores nas costas Passar o dia inteiro sem base para apoiar os pés prejudica toda a estrutura do corpo. Portanto, a dica é saber escolher o sapato É imprescindível que este seja confortável e, de preferência, tenha um salto mais grosso, melhorando o apoio dos pés
Além de tudo uma queda, ou o famoso "mau jeito", pode resultar em dores Por isso, depois de acidentes como estes, procure não se movimentar muito e nem fazer exercícios físicos Se a dor não passar mesmo com cuidados caseiros, procure um profissional especializado e evite traumas maiores.
Aproveite bastante, descanse e comece o ano com o "pé direito" e a coluna no lugar! Procure seu Quiropraxista e reabilite-se perfeitamente

Priscila Frietzen
Diretora Regional da Associação Brasileira de Quiropraxia
www.priscilafrietzen.com.br

de moto que garante estes benefícios:

eletricista, 24 horas por

s chaves

problemas no seu computador

nas oficinas referenciadas?

paga com o cartão Porto Seguro Vis

PORTO SEGURO

Moto

Por Eduardo Torelli

"Olhem para o céu"

Os extraterrestres já eram. Quer dizer, se é que um dia chegaram a "estar".

Contrariando as previsões do filme "Contatos imediatos do Terceiro Grau" – que assisti boquiaberto no Cine Paissandu (centro de São Paulo), uns 30 anos-luz atrás –, nenhuma nave-mãe baixou na Terra para promover radicais transformações sociais (por exemplo, presentear-nos com vacinas anti câncer, quebrar a patente da Coca-Cola ou inseminar a Susan Boyle com um embrião alienígena). Sinto-me enganado. Passei anos assistindo a esses filmes idiotas, no que poderia ser um espetacular exercício de simulação para um encontro com raças superiores, e o que ganhei?

Um monte de cáries.

Afinal, a pipoca do Cine Paissandu era puro refugo, naquele tempo.

* * *

É sério, alguma coisa deve ter acontecido na constelação de Alfa Centauri ou nas luas de Júpiter, pois o cinema americano desencadeou gerações de maquiavélicos homenzinhos verdes. Nos anos 50, eles dominavam o telão. O bordão "Olhem para o Céu" estava na boca do povo e bem-representado em centenas de produções "B" que lucraram os "tubos" com essa paranoia.

De vez em quando fazem remakes desses filmes – ou o tema é engenhosamente reinventado em séries como "Arquivo X" ou "Taken" (ainda, também extintas). Mas a atitude dessas atrações é outra: nem os produtores e diretores parecem mais acreditar em discos voadores. Ninguém em sã consciência continua olhando para o céu".

Exceto, é claro, quando está no dentista. Ou se morar em São Paulo e no Rio de Janeiro, onde as chuvas se tornaram muito mais ameaçadoras que qualquer Alien ou Predador. Ficou decidido e sacramentado: não há vida inteligente fora da Terra.

Alguém pode contestar essa afirmação depois de "Transformers"?

* * *

Agora, se eu me sinto enganado, imagino como ficou o Robertão.

Em outros carnavais – em outra "dobra temporal" –, Robertão era o cara descolado da rua. Nunca tirava notas baixas, nunca ficava de exame, nunca bombou em Matemática. Mais velho que nós, usava camisas sociais quando todos vestíamos cacharrel bordô (nos anos 70) e calças e camisas "OP" (nos anos 80). Passava por nós, impávido, a cabeça esbarrando em outras constelações. Com uma revista "Planeta" embaixo do braço, óculos escuros de grau e uma barba de respeito para sua pouca idade.

Robertão foi o primeiro (e único) "ufólogo" que conheci. Levava muito a sério as teorias do Erich Von Daniken ("Eram os Deuses Astronautas?"). E tinha explicações "racionais" para cada fenômeno da Bíblia. "A Arca de Noé era um OVNI!", declarava Robertão, muito seguro, quase como se recitasse o número do próprio RG. "A carruagem de fogo de Elias? Um OVNI também. E não vamos esquecer a destruição de Sodoma e Gomorra..."

"O que é que tem a destruição de Sodoma e Gomorra, Robertão?", perguntávamos nós, curiosos e previamente aterrorizados com a resposta.

"Ah!", exclamava o ufólogo da rua, algo impaciente. "Bombas atômicas! Os alienígenas já tinham bombas atômicas naquele tempo. E as usaram para pulverizar Sodoma e Gomorra. Simples. É tudo científico, entendem?"

Nós não entendíamos, mas aceitávamos sua palavra. Aquele era o Robertão. Praticamente uma Enciclopédia Barsa do "Inexplicável".

Nunca mais ouvi falar dele, até que um amigo em comum, Leandro, me disse que Robertão fora entrevistado em um programa da rádio AM (veiculado durante a semana, por volta das 03h30 da madrugada).

"Era o Robertão, eu juro!", disse Leandro. "O apresentador até se referiu a ele como o 'ufólogo de Santana'."

"Não!", exclamei.

"Pois é!"

"E o que ele disse?"

"Disse que vai haver um contato em pouco tempo..."

"Um contato?"

"Sim."

"Como assim, um 'contato'?"

"Um contato. Você sabe..."

"Não sei, não."

"Tipo..."

"Hum..."

(...)

"Beleza, Edu. Vou nessa, tenho que pegar a Marina no Metrô."

"Manda um beijo pra ela. Quer carona até a Cruzeiro do Sul?"

"Se não for incômodo..."

"Sobe aí."

* * *

Ocorre, leitor, que gente como nós – eu e o Leandro – somos "estrelas anãs" nessa galáxia de mistério e terror que tanto intriga pessoas inteligentes e preparadas como o Robertão.

Afinal, o próprio Robertão nos disse, uma vez:

"Vocês estão aqui para fazer a engrenagem girar. A função de vocês na Terra é operacional. Por isso se interessam por sexo, por comprar coisas... Alguns de vocês vão até se casar e procriar. Já eu... já nós..."

"Nós quem, Robertão?"

"Nós, os ufólogos. Estamos nos preparando para sermos a linha de frente quando eles chegarem..."

"Ah..."

* * *

Soube que Robertão se casou há alguns anos. "Como" ou "por que", nem imagino. Segundo o Leandro, que o vê com alguma frequência, Robertão não está mais interessado nessas revistas com E.T.s, o Caso Roswell ou a Área 51 estampadas na capa. Que eu saiba, tampouco vai ao cinema. Hoje, tem um filho para criar, uma esposa e um emprego digno em uma assistência técnica multi-marcas do Jaçanã.

Qualquer dia, vou lá sacaneá-lo. Colocarei meu celular quebrado sobre o balcão e, muito sério, lhe direi: "Sony Ericsson inoperante. Ajuda! E.T. precisa telefonar casa!"

Quando ele ficar vermelho de raiva, contenho sua fúria com o dedo em riste apontando para a sala da Gerência.

"Nenhum movimento brusco, homem da Terra. Venho em paz. Agora, seja um bom menino. Leve-me ao seu líder!"

www.riffel.com.br

EXISTEM DEZENAS DE KITS DE TRANSMISSÃO NO MERCADO

AÇO 1045 INCOMPARAVEL

GARANTIA TOTAL

0800 517 407
sac@siverst.com.br
www.siverst.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

MAS SÓ UM É SIVERST.
Os Kits de Transmissão Siverst são desenvolvidos com um
exclusivo processo de tratamento térmico que equilibra
desgaste dos componentes garantindo maior
durabilidade do conjunto
principalmente, no seu bolso.
SIVERST
QUALIDADE ORIGINAL EM MOTOPEÇAS
ENTRE EM CONTATO COM O REPRESENTANTE DE SUA REGIÃO:

Texto: Gian Calabresi, Fotos: Douglas Castilho

Aventura ilimitada

KTM chega oficialmente ao Brasil. Embarque conosco nessa aventura e conheça os atributos do modelo 990 Adventure ABS

Rasgando o deserto no lendário Rally Dakar (disputado na América do Sul), a marca "Laranja" faturou seu décimo título consecutivo na competição, o terceiro, conquistado pelo piloto espanhol Marc Coma após 14 dias de prova.
Com este sucesso e o know-how adquirido, a KTM, que iniciou a produção de motocicletas em 1953, segue conquistando fãs por todo o mundo. Agora chega ao Brasil, com sua subsidiária representada pelo Grupo Izzo (que, em janeiro, divulgou a notícia oficialmente e inaugurou a primeira loja na cidade de São Paulo). Segundo Paulo Izzo, Diretor do grupo, inicialmente 20 modelos aportarão nas lojas – oito on-road e doze off-road. Também famosa pelos principais títulos do mundial de Motocross, certame de destaque da grife, a KTM se dedica aos modelos "fora" e "dentro do asfalto", como Supermoto, Street Sport e uma linha denominada "Adventure", criada em 2003.

DAS PISTAS PARA AS ESTRADAS

Logo após a inauguração da primeira loja da marca, tivemos o prazer de colher as impressões iniciais do modelo mais almejado pelos viajantes. A máquina permaneceu conosco apenas um dia – tempo insuficiente para conhecê-la a fundo, mas que nos permitiu uma boa prévia do que está por vir.
A KTM 990 Adventure ABS é um modelo oriundo das experiên-

Preparada para qualquer aventura! Este modelo (edição limitada) conta com todos os acessórios de série oferecidos na linha Adventure

New ideas for motorbikes

TOURATECH

OFICIALMENTE NO BRASIL!!!

Respeite a sinalização de trânsito.

EQUIPAMENTOS BIG TRAIL

*Made in Germany

Contato: info@touratech-brasil.com.br / Tel.: (47) 3422.5696

TOURATECH

cias da marca em competições, só que dest nado às estradas. Ou seja, um conv te para argar tudo e segu r sem rumo — nc us ve, com garupa.

D go isso porque sua geometr a é privi eg ada: chassi, motor e suspensões especiais, que se asseme ham muito às das motos de competição. Não há "tempo ruim" para esta fera, descontando-se, claro, os transtornos causados pelo trâns to caótico das grandes c dades. Para completar, uma roupagem caracterist ca (tanque, assento e bagage ros enormes) atesta de vez sua voca ção estrade ra.

Com meus 1,75m de altura, in cialmente me assustei com o porte da moto. A mpressão é de que "não va dar pé", de tão alta e pesada. Antes de montar, confer seu peso e altura na f cha técnica e tive uma surpresa: são 209 kg a seco, 25 qui os a ma s que uma moto Superesportiva de 1000cc, e 885mm de a tura do assento. Fiquei aliv ado, á que o modelo é completo, ou seja, traz todos os acessórios.

Pense com meus botões: "Como uma moto de 200 qui os e com este 'gabarito de compet ção' se comportará em termos de estabi idade?" Mentalmente, visualizei um co ossa "capote" sob todo aque e peso.

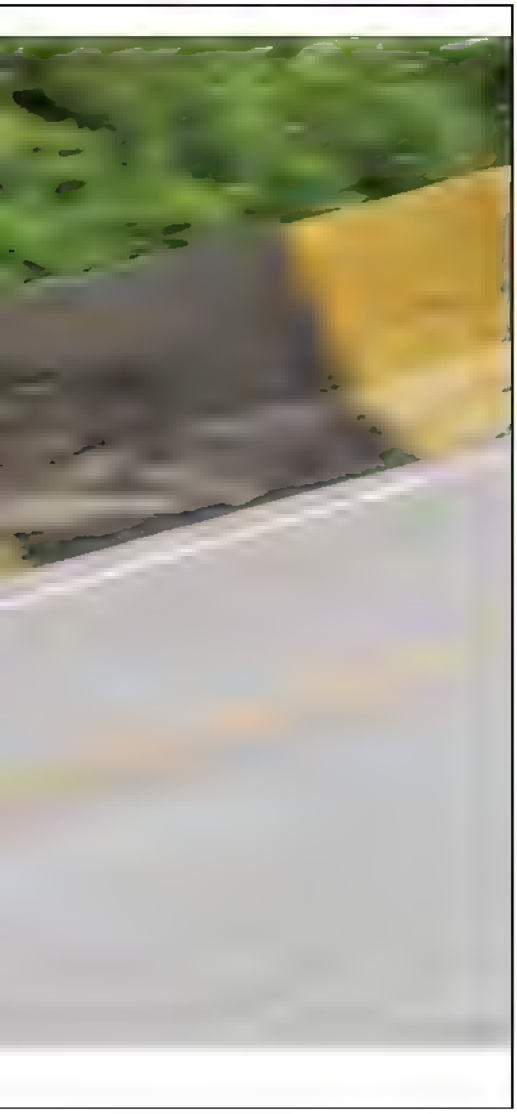
ALÉM DAS EXPECTATIVAS

Certamente, os parâmetros são outros em re ação aos mo delos que costumamos pilotar. Aqui, a impressão é de que a estab idade compensa o peso. S m, prec samos carregar muito combustível em uma moto feita para rodar o mundo, assim como prec samos de segurança — ques tos do modelo que são vá idos em todos os terrenos e situações.

No asfalto, ela se comporta como uma moto de grande por te e com boa estab lidade. Já no "fora de estrada", supera (e mu to!) as expectat vas. Com pouca exper ênc a fora do asfa to me surpreend com as velocidades obt das e a segurança que o mode o transm te. Eis a seu terreno predileto — o off-road. Como os p lotos fazem em ral ys, e a cumpre bem seu pape, mesmo em alta velocidade. E faz com que pi otos não exper entes se s ntam "em casa" nesse tipo de situação.

Esperamos, em breve, tê-la à dispos ção para uma experiência ma s completa. O ideal seria uma onga viagem, na qua poderíamos testar todos os seus atributos em diferentes s tuações.

Seja para um passe o de fim de semana, um bate-e-volta ou uma viagem sem destino, é a moto exata para encarar as estradas. O motor V2 é poderoso e compacto. São 106 cv de potência máx ma



Nos poucos momentos com êste modelo, percebemos que a geometria e o motor derivam das experiências da marca nas principais competições do mundo, como o Rally Dakar

a 8 750 rpms e torque de 10 kgm.f a 6250 rpms adrenalina de sobra para o piloto! Com esse torque nas baixas rotações, para dominá-la é preciso alguns quilômetros rodados. A aceleração já vem forte nos primeiros 2 000 rpms e, a partir daí, sua força não para de vir até o ápice. São necessárias poucas trocas de marchas e a vibração é baixa, apesar de se tratarem de dois cilindros de 999 cm3. O chassis tubular de treliça (com geometria derivada de motos que disputam as principais competições mundiais), os freios Bosch ABS e as suspensões WP conferem estabilidade excepcional ao modelo.

Também pudemos conferir alguns atributos criados para os viajantes, como o enorme e confortável assento. A posição de pilotagem é perfeita. Sentado, o piloto tem os braços levemente flexionados à altura do tórax, costas eretas e pernas poucos flexionadas, permitindo uma boa pilotagem por longas distâncias. Nas estradas de terra, é possível levantar nas pedaleiras e ter uma posição ideal para o off-road, bem como um controle total da máquina com os joelhos levemente flexionados. Dois tanques de combustível dão ao piloto muita autonomia. Para completar, deve-se destacar a facilidade para carregar bagagens: são dois malotes laterais de 26 litros, cada, ambos impermeáveis e fixados de alumínio.

Porte assustador! Mas, na prática, o piloto se surpreende com a facilidade de condução. O tanque é de 26 litros e o peso, de 209 kg (a seco).

A esportividade das ruas

A linha RP 38 da Rinaldi foi projetada para garantir a máxima de aderência e desempenho no asfalto, trazendo esportividade com segurança para o dia-a-dia urbano.

RP38

RINALDI

E muito mais pneu.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

A Suzuki DL 1000 V-Strom é o modelo que, provavelmente

FICHA TÉCNICA
KTM 990 Adventure ABS 2011

Motor	Tipo Bi- cilíndrico em V, dispostos a 75°, 4 tempos, 4 válvulas por cilindro com duplo comando no cabeçote, refrigeração líquida, 999cc
Potência	105 cv 8250 rpm
Diâmetro x Curso	101 x 62.4 mm
Peso a seco	209 kg
Tanque de comb.	19,5 litros (4 de reserva)
Transmissão	6 marchas
Quadro	Treliça tubular de aço cromo molibdênio com pintura eletrostática
Subquadro	Alumínio
Guidão	Alumínio com 28/22 mm de diâmetro
Ponteira de escap.	Dupla em aço inoxidável com catalisador
Susp. dianteira	Invertida WP com 48 mm de diâmetro e 210 mm de curso
Susp. traseira	Monoshock com amortecedor WP e regulagem hidráulica de pré-carga com 210mm de curso
Freio dianteiro	Disco duplo flutuante de 300 mm com pinças Brembo de dois pistões com sistema ABS
Freio traseiro	Disco simples flutuante de 240 mm com pinça Brembo de dois pistões com sistema ABS
Roda dianteira	Raiada com aro de alumínio, aro 21
Pneu dianteiro	90/90 x 21
Roda traseira	Raiada com aro de alumínio, aro 18
Pneu traseiro	150/70 R x18
Altura do assento	860 mm
Distância livre do solo	261 mm
Distância entre eixos	1570 +/- 10 mm
Ângulo de caster	63.4°
Serviço	Loja - Av. dos Bandeirantes, 2.040 - Vila Olímpia São Paulo - www.kombrasil.com.br

GS export motorcycle
IMPORTADORA
DE ACESSÓRIOS

VISITE NOSSO SITE www.gsexportandimport.com.br
Al.Barão Limeira, 71
Piso térreo – lj 13
Fone/Fax: (11) 3331 7883

INJEÇÃO DE ADRENALINA

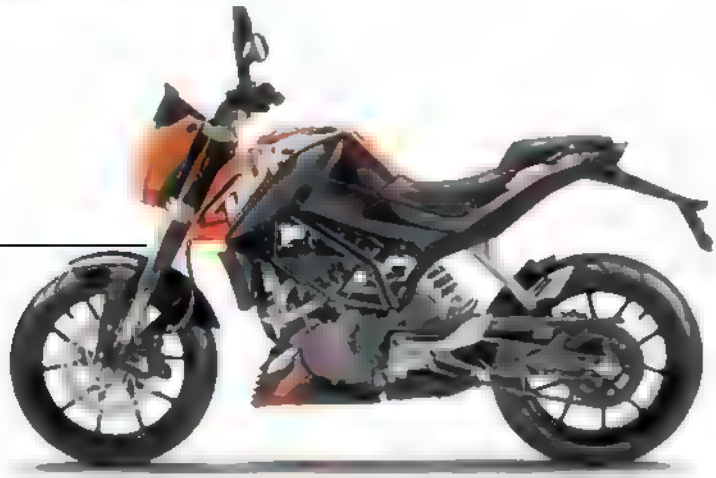
Eis uma prévia das máquinas KTM que, em breve, estarão circulando em nossas ruas e estradas

990 SMT

Entre os novos modelos 2011 da marca apresentados no salão de Eicma (Alemanha), a 990 SMT, modelo Supermoto (SM), também foi concebida para longas distâncias. O motor conta com 999cc e os freios são ABS

690 DUKE

A KTM traz ao Brasil a 690 Duke, moto Naked que se caracteriza pelo motor exposto. Trata-se de um monocilíndrico e oferece 65 cv de potência máxima. A ciclística é privilegiada e seu conceito é reacionado às corridas de antigamente



125 DUKE

Também tem motor exposto e ostenta 124,7cc e 15 cv de potência máxima. A 125 Duke tem 125 kg e segue uma linha de motos criadas em 2004, que fez muito sucesso na categoria. Segundo o Grupo Izzo, o modelo deve aportar no Brasil com o preço estimado de R$ 15 mil.

OFF-ROAD COMPETITION

Diversos modelos off-road são destinados para competição. As SX 125, 150 e 250cc já são tradicionais em suas categorias, assim como a versão de 450cc. O destaque, em 2011, ficou para o lançamento do modelo 350cc SCX (para disputas de enduro de velocidade). O modelo prima pela leveza e eficácia nas pistas mais acidentadas dos circuitos off-road.

RC8 R

Com esportividade à flor da pele, a RC8 R chega mais evoluída em 2011. A moto ganhou motor de 1.195cc e, consequentemente, mais potência máxima (175 cv). As suspensões foram reformuladas e garantem melhor desempenho à máquina.

Lucio Piccolo. Fotos: Lucio Piccolo / Fabiola.

Que viagem!

Ao longo de 23 dias, casal de brasileiros Lúcio e Fabíola Peccolo percorreu 4.924,9 milhas. Ao longo do percurso, algumas das mais incríveis rodovias e paisagens da "Terra do Tio Sam"

Dia desses conversando com um amigo (um conhecido motociclista do Recife - PE), ouvi uma observação perspicaz: "Esse negócio de viajar de moto é um vício!" Ele tinha razão, tanto que eu acabara de chegar de uma viagem maravilhosa pelo meio-oeste dos EUA e, como bom "bicho carpinteiro" que sou, não me contive e já comecei a pensar aonde iria em minha próxima jornada. Com o dólar mais conveniente para nós, brasileiros, traçei um novo roteiro. Dessa vez, pela costa oeste norte-americana. Minha esposa e companheira de viagens, Fabíola, nem pestanejou, topou na hora! Pouco depois, lá estávamos nós, de volta à terra do Tio Sam.

FUGINDO DO TRÂNSITO

Deixamos a última hospedagem pelo espelho retrovisor, apreciando a La Cienega Boulevard cortada por alguns viadutos. Era hora de devolver a Electra Glide 2009 Blue Pearl. Deixei-a para a esquerda, fiz o retorno e entrei no pátio da Eagle Rider. A máquina estava suja, mas sem nenhum arranhão. Foram exatas 4.924,9 milhas, quase 8 mil km. Mas o início da viagem ocorrera vinte e três dias antes, quando desembarcamos de um avião em Los Angeles (EUA). Apanhamos nossas malas, pegamos um táxi e fomos para a locadora de motos. Era um início da tarde quando pegamos a H-D Electra Glide e saímos em direção à Rodovia 405 Norte, já visando a saída com destino a Las Vegas. Foram apenas três minutos de tranquilidade, pois ao chegarmos à autopista, nos deparamos com um trânsito infernal, com as cinco faixas tomadas por veículos. No começo me contive, mas logo vi um motociclista fazendo "corredor" entre a penúltima pista à esquerda e a última, chamada de "Car Pool" (criada apenas para veículos com duas ou mais pessoas e um pouco mais livre que as outras). E lá fui eu, cortando todo mundo. Foi uma ótima opção, ou ficaríamos horas até sair daquela confusão. No final de tarde, resolvi parar perto de Montclair para o pernoite.

NA ESTRADA

Na manhã seguinte saímos cedo, com um clima bem ameno. O ar, ainda gelado, não indicava o calor que enfrentaríamos alguns quilômetros à frente. O relevo acidentado deu espaço ao deserto, com suas temperaturas impiedosas. Sempre nos hidratando muito, chegamos à divisa da Califórnia com Nevada, em uma localidade onde há um hotel-cassino (o "Buffalo Bill") com uma montanha-russa circundando todo o complexo. Gosto da brincadeira... assim, eu e Fabíola encaramos o desafio. Primeiramente não achei que era grande coisa. Mas, após o primeiro declive,

www.mormaii.com.br

Disponível em duas versões:
Viseira Policarbonato Normal e Viseira Policarbonato Fotocromática Transitions

Transitions

- Viseira com tecnologia Transitions, uma exclusividade Mormaii, que escurece de acordo com a intensidade de luz no ambiente;
- Casco em resina termoplástica ABS;
- Excelente abertura frontal, amplia o campo de visão e melhora a visibilidade do piloto;
- Pala com estabilizador e ajuste de altura e extensor para proteção solar e de lama.
- Sistema de ventilação com entrada e exaustão de ar, abertura superior com três regulagens (fechado, semi-aberto e aberto);
- Cinta jugular com engate Double – D para competição.
- Exclusivo forro personalizado Mormaii em tecido antimicrobiano com novo sistema de fixação, totalmente removível, permitindo a lavagem e mantendo assim a higiene e maior durabilidade.
- Destaca-se pela leveza e design incomparável.

31011241
Size 56 58|60
Capacete Cross Converse Grey

Central de Relacionamento Mormaii
crm 0800 644 7711
sac@mormaii.com.br

Capacete é a proteção do motorista.

mormaii

SILVERSTONE MOTOS

A motocicleta Indian estará em Breve à venda na nova loja INDIAN Silverstone no Shopping Moto & Aventura

MOTO & AVENTURA

Alameda Barão de Limeira, 71- Lj.12- Centro - SP
Av. São João, 1086 - Lj.13 - Centro- SP

Sylvestre Paschoal

Mais que uma m

Respeite a sinalização de trânsito.

Indian MOTORCYCLE

oto.....uma lenda!

As motos Indian Chief ® 2010 são projetadas e desenvolvidas para ser uma poderosa obra de arte.

Cada Indian Chief ® possui motor PowerPlus de 105 polegadas cúbicas com injeção eletrônica de combustível. Cada detalhe da moto atinge um perfeito equilíbrio entre o patrimônio lendário e conforto, estilo e desempenho.

Indian mais que uma moto... uma lenda.

Indian MOTORCYCLE

Pedidos e informações sobre representação regional

Sr. Walter 11 7665-0160

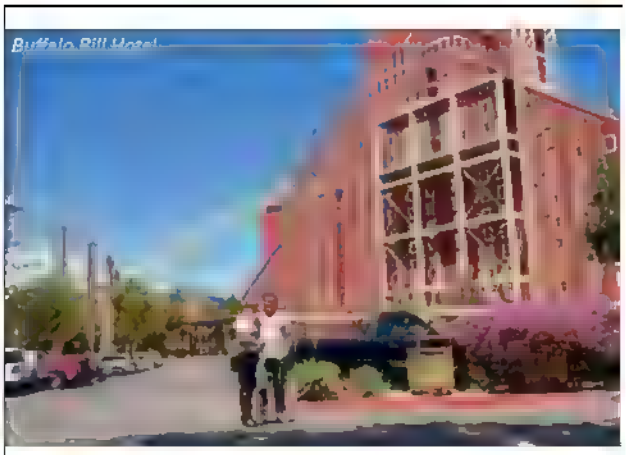
mude de dea E olhe que já fu a muitas montanhas-russas! A pr me ra queda foi "campeã" — estávamos na prime ra f a e grite bem alto, 100% "adrenado"
Sobrev vemos ao brinquedo e retomamos a estrada Após alg mas mi.has já estávamos em Las Vegas Fomos direto ao Hote Luxor onde, dezesseis anos antes, passamos nossa ua-de-mel Os dias posteriores passaram voando e estávamos até com algumas bo has nos pés, de tanto andarmos de um cassino para o outro Era chegada a hora da desped da e de vo tar à estra da! Saímos cedo na direção leste, pe a US-93, chegando até a Represa Hoover, famosa por sua construção arro ada adeada por ingremes paredões natura s Com dezenas de fotos tiradas e á no estado do Arizona, segu mos até K ngman, onde v s tamos o pitoresco "66 Museum", ded cado à Rota 66, a "Mother Road" que, em outros tempos, cortava os EUA de Ch cago a Los Ange es Uma vez que o calor não dava descanso, atravessamos a estrada e fomos tomar um de icioso milk shake de morango no "Mr D'z" , lanchonete bem ao esti o anos 1950 O so estava a pino quando paramos no "Hackberry", lo nha no meio do nada e a caminho de Flagstaff, na Rota 66, que sobrev ve vendendo art gos como placas, adesivos, chaveiros e outras qu nquilharias insp radas na mítica estrada

GRAND CANYON

No dia seguinte, rodamos até o Parque do Grand Canyon Lá constatamos que só ao v vo conseg se ter uma noção da grand os dade daque e re evo tão pecu ar Constatamos a força da natureza ao longo de m lhões de anos — o trabalho que a erosão fez no Grand Canyon que proporc ona um visua à parte Mas o tempo era curto e segu mos v agem até Page, c dadezinha que se orgu ha de sua represa (constru da entre um cânion e formando um lindo lago art f c al) É uma be a paisagem, tanto ao entardecer quanto ao amanhecer Ass m, Monument Va ey fo passagem até chegarmos a Mont ce o, em Utah, onde pernoitamos
Na manhã segu nte fomos ao Parque Nac ona dos Arcos, ao norte de Utah a as formações rochosas inspiram fotos que mais parecem cartões postais Depois de muito tempo dentro do parque, pegamos o destino este pela I-70, entrando no Colorado Passamos pe o Condado de Aspen, sempre pe a I-70 serpenteada pelo Rio Colorado. É uma estrada linda, deslum brante T ne s, viadutos e montanhas tornam esse trecho (principa mente, para o motoc clista) espec al

MONTE RUSHMORE

A escuridão se aviz nhava e Di on (cidade na qual deveríamos passar a no te) ainda estava longe O frio aumentava e Fabío a começou a se sentir mal Tivemos que parar antes, na pequena e acolhedora cidade de Frisco Nos hospedamos em um hotel centenár o, o Fr sco Lodge mpo e charmoso Após uma boa noite de sono (e com Fabio a já recuperada), rumamos para Denver, poster ormente, sub ndo ao norte pe a I-25 e chegando a Nebrasca, onde se formava uma tempestade Tivemos sorte segu mos ao leste pela I-80, entrando na US-71 Norte, e acaba mos c rcundando-a sem pegarmos um pingo de chuva A US-71 é uma estrada com pouquíssimo mov mento, na qual pude acelerar



Admirando o Grand Canyon

CAPACETE COMPANHIA
Boutique do Motociclista

Não importa seu estilo

www.capacetecompanhia.com.br

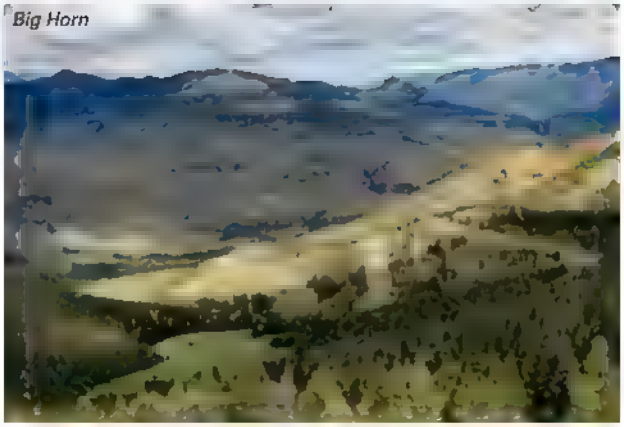
É segurança

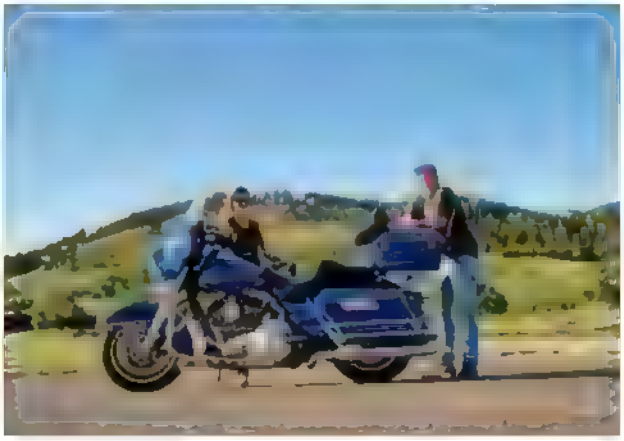
TUTTO DAINESE RIFFEL KERIK SOLO SHARK SHOEI ZEUS AGV LS2

A força de todas as marcas para você e sua moto em Ribeirão Preto ou no site
Rua Bernardino de Campos, 1118 :: RIBEIRÃO PRETO :: SP :: 16-3625.1342

12X SEM JUROS
VISA

Cooke City

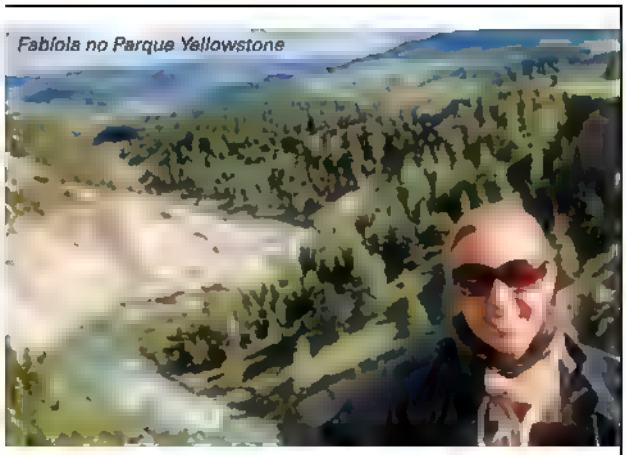

Big Horn



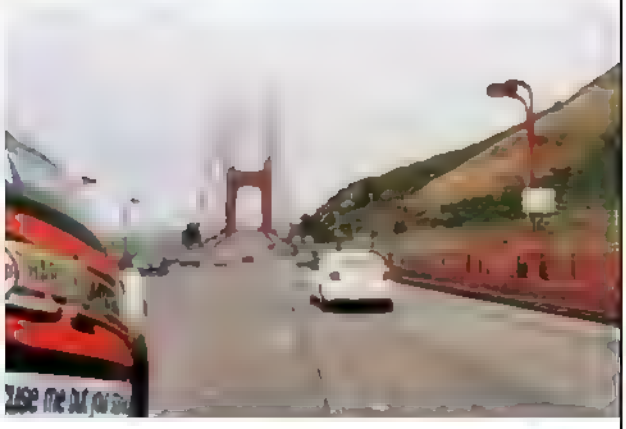
a Harley até o fim do punho. No dia seguinte, após passarmos a noite em Scotsbluff, quase fiquei sem gasolina. Um erro de cálculo me levou a ir até o fim da reserva. Fabiola agradeceu, pois o dia era quente e, com a Harley carregada e com ela pilotando, não seria fácil empurrá-la! As vezes, um erro leva a outro, mas não foi o que aconteceu. Por esse motivo tivemos que mudar de rota e seguimos para o Monte Rushmore pela SD-16 Norte. Foi uma grata satisfação, pois a estrada passa justamente pela Black Hills National Forest, onde curvas fechadas, overlooks, viadutos em caracol e três túneis saúdam os viajantes. Conforme rodávamos, a ansiedade de avistar o Monte Rushmore aumentava. E de repente, lá estava ele! Apesar de ainda estar longe, podíamos ter uma idéia de sua grandiosidade. Depois de visitarmos o parque, fomos ao monumento do Crazy Horse (feito em homenagem ao índio norte-americano) que, apesar de já ter completado 55 anos, ainda não está concluído! Hill City, Rapid City e DeadWood foram cidades visitadas nas proximidades de Sturgis, onde passamos dois dias.

STURGIS – E ALÉM!

Em Sturgis acontece, sempre no mês de agosto, um dos encontros motociclísticos mais tradicionais dos EUA. Entre passeios, fotos e compras, fomos a um conhecido "pub", o Loud American RoadHouse, onde curtimos uma gostosa cerveja, cheeseburgers e muito rock'n'roll. Fique imaginando o frenesi que seria o lugar na semana do encontro! Mas o dia clareava e era hora de voltar à estrada.


Fabíola no Parque Yellowstone

Encontro com amigos na Pacific Highway



A próxima parada foi em Devil's Tower, formação rochosa que foi o cenário do filme "Contatos Imediatos do Terceiro Grau" (dirigido por Steven Spielberg nos anos 1970). Logo em nossa chegada o tempo que estava fechado piorou. Colocamos nossas capas de chuva e seguimos em frente. Foi um pouco mais de uma hora e meia de chuva forte, mas deu para molhar até a alma! Após uma longa parada em uma loja de conveniência, a chuva deu trégua e seguimos viagem até Sheridan, entrando na WY 14 rumo ao oeste, subindo a montanha Big Horn. Encaramos muito frio pelo caminho, chegando a pegar gelo em seu cume. Mas valeu a pena: a descida do Big Horn é incrível, com curvas e retas de grande inclinação. Com medo de não acharmos vagas em Cody City, paramos em Powel, Wyoming, onde curtimos a noite os fogos de 4 de julho (data da Independência norte-americana).

Cody City foi nosso primeiro destino no dia seguinte. É um belo lugar, onde pudemos visitar uma cidade-fantasma e a represa Buffalo Bill. Lindas paisagens. Seguimos para a Belfry Highway, ao norte, pegamos a Chief Joseph Scenic Highway (296) e chegamos à junção com a US-212 oeste, entrando, logo em seguida, no estado de Montana, onde passamos a noite em Cooke City, localidade cortada pela US-212 e com extensão de, no máximo, 1.000 metros.

Ficamos, creio eu, no melhor quarto da cidade: o hotel ficava na parte mais alta e nossas acomodações, no terceiro andar, proporcionavam uma dupla vista para o oeste e o sul. O frio começou a ser constante naquela etapa da jornada. Ao amanhecer, abri a cortina e me deparei com uma vista maravilhosa: as várias montanhas que circundavam a cidadezinha estavam cobertas de neve. Mesmo com o frio que fazia, montamos cedo na moto e seguimos em direção ao oeste, entrando, em seguida, no Parque do Yellowstone, onde cruzamos com bisões, alces, cervos e ursos. Naquele lugar vimos muitas montanhas, lagos, rios, cânions e gêiseres. Entre eles, o "Old Faithful" (o mais famoso), espirrando sua quente e fedorenta água, rica em enxofre.

ENCONTRO INESPERADO

O estado de Idaho foi o próximo a ser cruzado. Quando estávamos na US-93 Norte, paramos à entrada de uma fazenda para tirar fotos. Nisso, fomos abordados por uma picape Ford vermelha. O motorista, acompanhado do filho e com dois cachorros na caçamba, colocou a cabeça para fora e perguntou: "De onde vocês são?". "Do Brasil", respondemos.

Ele começou a rir e saiu do carro. Inicialmente, fiquei apreensivo. Mas ele foi logo dizendo (naquele sotaque típico de americano do interior): "Conheço o Rio de Janeiro, São Paulo, Londrina, Curitiba e Foz do Iguaçu. Viajei muito de ônibus pelo Brasil e achei maravilhosa a experiência."

Foi ótimo! Conversamos por mais de meia hora sobre assuntos diversos, como política, geografia, economia e viagens. Steve (o nosso interlocutor) foi muito simpático e nos deu várias dicas de lugares nos quais não deveríamos deixar de passar.

Trocamos e-mails, nos despedimos e seguimos rumo a Stanley pela ID-75 oeste. Outra bela estrada, serpenteada pelo Rio Salmon. Almoçamos em Stanley e pegamos a ID-21. Foi muito

www.marushin.com.br

marushin
HELMETS

MARUSHIN FUNDADA EM 1958
POR WATANABE SHIN,
EM TÓQUIO, NO JAPÃO.

marushin

marushin

999RS
KOUSEIDO

SEGURANÇA
E LEVEZA

1100
gramas

INSPIRADOS NA ARTE DA GUERRA JAPONESA,
FABRICADOS POR ARTESÃOS E ENGENHEIROS,
FEITOS PARA PILOTOS DE ATTITUDE.

O CAPACETE MAIS LEVE DISPONÍVEL NO BRASIL

Capacete é a proteção do motociclista

prazerosa aquela etapa da viagem. Perto de Boise, ainda em Idaho e chegando pelo norte, nos deparamos com uma grande represa que forma um lago artificial, onde embarcações singravam sob um céu de brigadeiro. Atravessamos uma ponta do estado do Oregon, novamente chegando a Nevada. Naquele dia rodamos mais de 670 km até a cidade de Reno.

EM BOA COMPANHIA

A Interestadual-80, de Reno a São Francisco, também é uma bela pista para os motociclistas. Curvas ladeiam rochas e florestas com uma boa inclinação, o que deu àquela etapa da viagem um sabor especial (apesar do tráfego intenso!). Resolvemos entrar em São Francisco por Sausalito, atravessando a ponte de São Rafael e, posteriormente, a Golden Gate. Em São Francisco nos hospedamos na Lombard Street e fizemos o que todo bom turista faz: fotos, passeios, mais fotos e... mais passeios! Chegue a descer de moto a ladeira da Lombard Street, sendo fotografado por uma infinidade de turistas que ali se encontravam. Depois de tantos dias viajando sozinhos, foi bom nos encontrarmos com um casal de amigos, Julio e Vanivia, que atualmente moram em São Luis do Maranhão e estavam chegando aos EUA. Julio, que também efetuara a reserva de uma Electra Glide na Eagle Rider, estava na cidade e aguardava o "transfer" do hotel à locadora de motos. Fomos, então, para a frente do hotel aguardar o transporte. E eis que de repente chega uma limusine branca! A gargalhada foi geral! Julio, Vanívia e Fabiola embarcaram na limusine e eu os acompanhei de Harley. Com Julio já em sua H-D Electra prata, partimos na direção sul até a cidade balneária de Carmel, onde passamos a noite. Ao amanhecer, retomamos a Pacific 1, considerada uma das estradas mais belas do mundo. Ao fim da tarde, já estávamos em Los Angeles. Acompanhados de nossos queridos amigos, fomos a diversos pontos turísticos hollywoodianos. Depois de um dia em Los Angeles, Julio e Vanívia despediram-se de nós, seguindo para a conclusão de sua viagem. Eu e Fabio a ficamos ali mais dois dias, passeando e fazendo compras. Afinal, Leticia e Lucas (nossos filhos, tinham feito suas listas de presentes... e depois de tanto tempo longe dos pais, bem que mereciam ganhar bons "mimos"!

DICAS DOS VIAJANTES

Locadora de motos: Eagle Rider – www.eaglerider.com
contato: Melissa Manzano

Custos:

Aluguel da moto: US$ 3.188 (23 diárias), incluindo seguro total
Hospedagem: US$ 1.700 (21 dias) em hotéis como Best Western, Motel 6, Super 8, Comfort Inn e similares; US$ 330 duas diárias no Hotel Luxor, em Las Vegas
Alimentação: US$ 1.800 o casal, alternando fast food e restaurantes da rede Olive Graden (excelente opção para boas refeições).
Combustível da moto: US$ 430 (4.925 milhas rodadas)
Para locar moto nos EUA é exigida carteira de habilitação internacional, que pode ser emitida em qualquer Detran ao custo de R$ 45,00. O processo é simples, rápido e barato.

BRIDGESTONE

MotoGP

BATTLAX

BT-023 SPORT TOURING

Você que está procurando um pneu com excelente controle, combinando design com tecnologia, você precisa apenas do novo BT-023 da Bridgestone.

O pneu deriva dos modelos oficiais da MotoGP, oferecendo os mais altos níveis de desempenho e são testados pelas equipes de fabrica que testam, desenvolvem e competem com nossos pneus.

O BT-023 está disponível em cinco tamanhos para a parte dianteira e em sete tamanhos para a parte traseira, com uma opção especial para as motocicletas mais pesadas.

Capacete é a proteção do motociclista.

www.winner-motors.com.br

Distribuidor Exclusivo

(11) 2134-3400

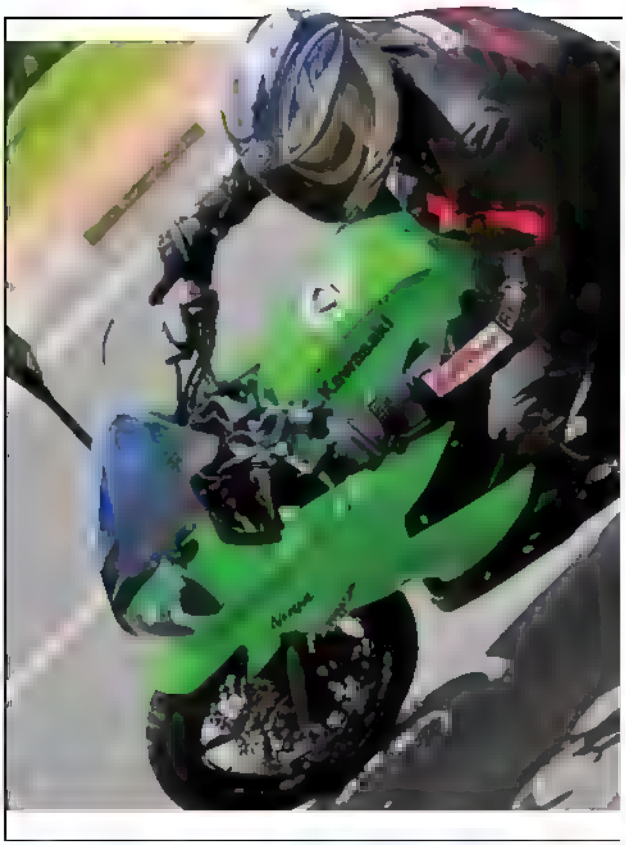
WINNER

Ninja de respeito

Avaliaçao Técnica. Nenad Djordjevic Fotos: Donizetti Castilho

Kawasa

Quem é que nunca sonhou em possuir uma moto com todas as características das motos de competição de velocidade? Pois a Kawasaki lança em nosso mercado aquela que promete ser a "ponte" ideal para quem deseja se aproximar do mundo das Superesportivas – a Ninja 650R. Derivada da ER-6n, com a qual compartilha praticamente toda a mecânica, a 650R mescla a agilidade encontrada nas motos Naked de média cilindrada com o visual agressivo das Superesportivas – e um pouco de seu comportamento, também.



MOTOR

O coração da fera pulsa com dois cilindros paralelos, oito válvulas e refrigeração líquida. Capaz de produzir pouco mais de 70cv, é um conjunto motriz caracterizado pela robustez e confiabilidade. Um dos aspectos mais marcantes de sua funcionalidade é a elasticidade – combinada com a linearidade obtida da bem ajustada injeção eletrônica. A potência mediana que produz faz com que seja ideal para quem procura uma moto rápida – mas não "nervosa". A entrega de energia para a roda é muito linear e sem falhas. O escalonamento das marchas é um pouco longo, mas muito agradável, porque o torque está presente em todos os regimes de rotação, na medida certa. O escapamento segue a tendência de centralização de massas, concentrando-se na parte inferior do motor.

Brinquedo de gente grande.

BMW S 1000 RR. 193 cavalos de potência.

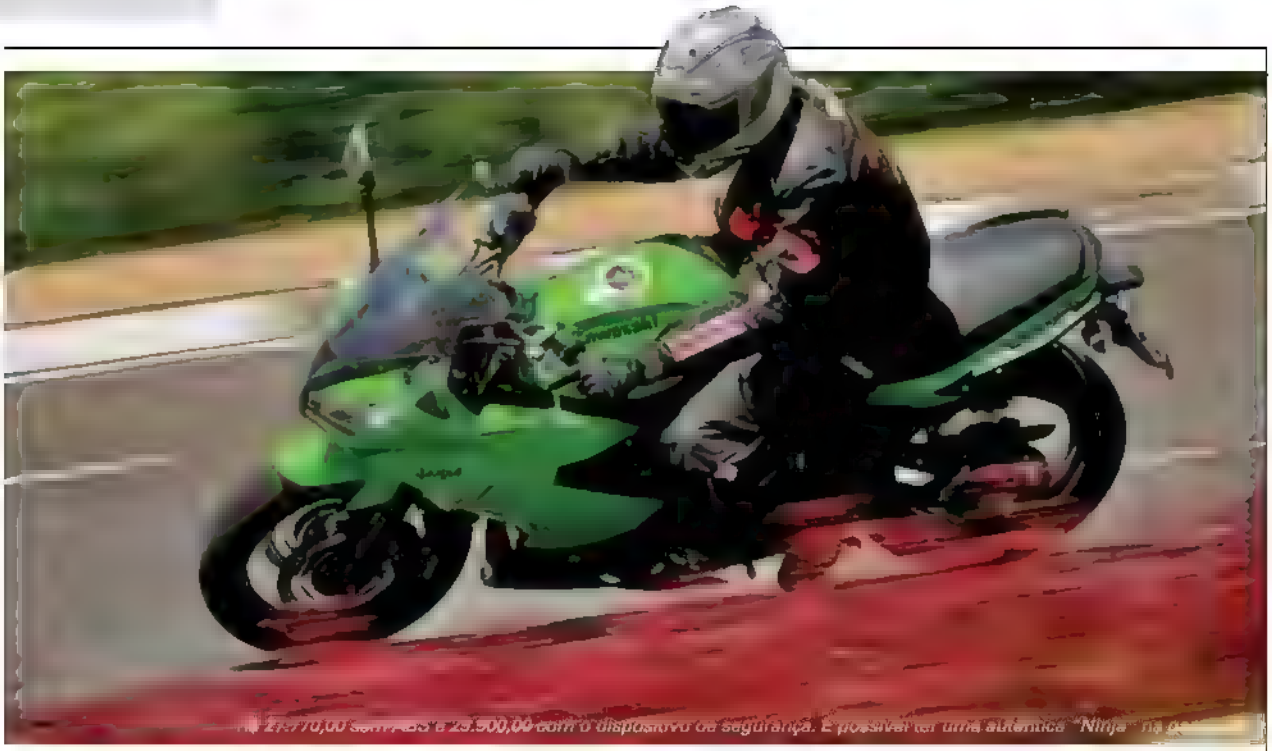
Unstoppable

Entregamos peças
e acessórios para todo o **Brasil.**

Capacete é a proteção do motociclista.

Eurovile
Av. Raja Gabaglia, 3.055
Belo Horizonte - Minas Gerais
(31) **3304-4140**
www.eurovillebmw.com.br

Os veículos estão sujeitos à disponibilidade de estoque e podem ser encontrados sem aviso prévio. Imagem ilustrativa. Modalidades CDC e Leasing, oferecidas pela BMW Serviços Financeiros, sujeitas à aprovação de crédito. Ouvidoria corporativa BMW BF: 0800 772 2368. BMW Serviços Financeiros: 0800 0199797 ou www.bmwfs.com.br.



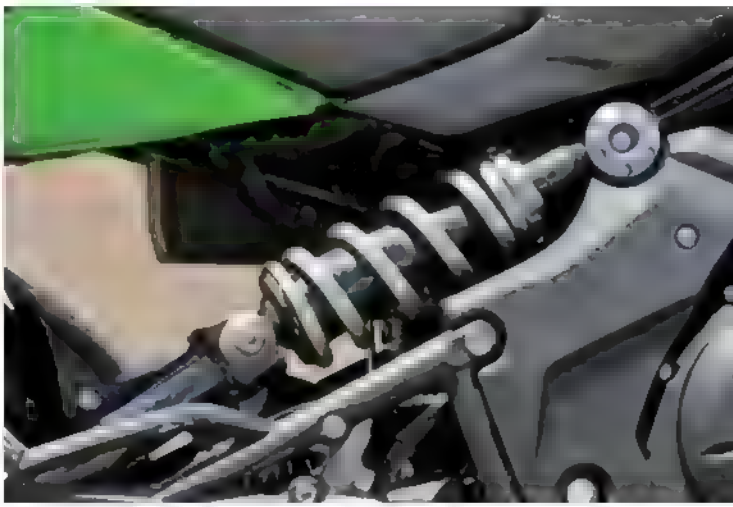
R$ 21.770,00 sem ABS e 23.500,00 com o dispositivo de segurança. É possível ter uma autêntica "Ninja" na g

SUSPENSÃO

A Ninja 650R tem seu comportamento preciso em relação ao solo graças ao bom conjunto de amortecimento adotado. A frente conta com garfo telescópico de 41 mm de diâmetro sem regulagens, enquanto o conjunto traseiro é amortecido por monoshock (que pode ser ajustado na pré-carga da mola). Tanto a frente quanto a traseira copiam com exatidão o solo quando o pavimento tende ao regular. Com imperfeições acentuadas, passa uma percepção de excesso de rigidez. É preciso ter em mente, no entanto, que a proposta de uso é mais voltada para a esportividade, estando, portanto, em perfeito acordo com ela.

FREIOS

Os freios a disco desta "ninjinha" são do tipo "pétala", como os encontrados em suas irmãs de maior porte. A roda dianteira recebe dois discos com 300mm e pinças com duplo pistão, enquanto a traseira conta com disco simples de 220mm e pinça de pistão único. O modelo avaliado contava com sistema antitravamento ABS, antecipando o que já é tendência a se tornar padrão nos próximos anos. Apesar de ainda ser um opcional, o fato de existir e ser disponibilizado já indica que a segurança para as frenagens ganha bastante atenção por parte dos fabricantes, com intuito de tornar esses veículos cada vez mais confiáveis. O sistema atende o conjunto da Ninja 650R com total perfeição, permitindo frenagens curtas, sem oscilações significativas e, principalmente, sem sustos. O sistema ABS tende a funcionar prematuramente na roda traseira, passando, por vezes, a ideia de que se está cometendo algum abuso – quando, na maior parte do tempo, é uma operação rotineira. Talvez a Kawasaki possa rever a calibragem do sistema para essa roda. Nas frenagens emergenciais o freio dianteiro teve atuação perfeita, permitindo excelente controle da moto em diferentes circunstâncias.



5 PILOTOS JÁ LARGARAM NA FRENTE.

TÁ ESPERANDO O QUÊ PRA DETONAR E CONCORRER A PRÊMIOS?

ACELERE NAS PISTAS DO GAME MAIS MADO DA INTERNET.

O TNT RACING ESTÁ ALUCINANTE E OS CAMPEÕES DOS 5 PRIMEIROS MESES DA PROMOÇÃO JÁ GARANTIRAM LUGAR NA GRANDE FINAL DO DIA 13/03/2011. AGILIZE PARA NÃO FICAR DE FORA DESSE GRID E CONCORRA A UM SUPER CARRO 0KM.

TNT ENERGY DRINK

Racing

www.tntracing.com.br

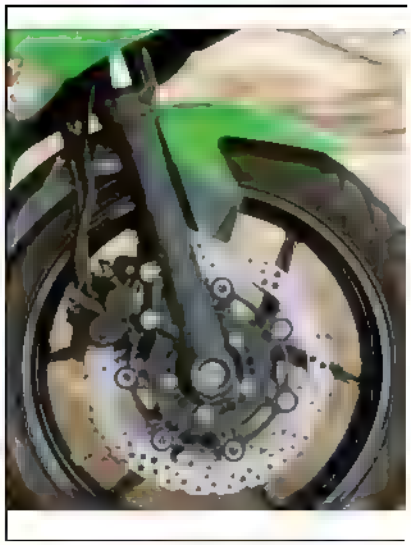
Para participar é fácil: acesse www.tntracing.com.br e siga as instruções. Agora é pisar fundo no acelerador para levar os adversários comendo poeira. Mas fique ligado: a competição vai só até 27 de fevereiro de 2011. Os melhores pilotos de cada mês (5 no total) estarão automaticamente garantidos na super final e podem levar um carro 0KM. Participe!

ESTILO

O est o da nova Ninja remete med atamente ao visual de suas irmãs de ma or potência na c asse "Superesportiva" As l nhas facetadas impress onam pe a elegância, jovia idade e agress v da de O gu dão ma s alto e a trase ra mais de gada são praticamente os un cos aspectos que destoam de suas irmãs, amen zando a imagem radical

A carenagem frontal, além de conferir be eza estét ca ao produto, al a a funciona idade de abrigar me hor o pi oto contra o vento oferecendo me hor penetração aerod nâmica e estabi idade ao conjunto moto/p oto

O pa nel de instrumentos é tota mente dig tal de aspecto futuris- ta, .embrando muito o das motos de competição Conta com velo cimetro, conta-giros d g ta , medidor de combustivel, hodômetros e relóg o — além das uzes esp a



DESEMPENHO

A 650R é uma moto muito versátil, que pode ser usada apenas como meio de transporte diário (pasmem!) ou viagens de lazer apimentadas com esportividade. Aceita diferentes usos e principalmente, diferentes tipos de piloto – os menos experientes irão se beneficiar muito de sua ciclística estável, respostas previsíveis e docilidade na operação, enquanto pilotos mais exigentes se surpreenderão com suas capacidades quando levada a limites. Um conjunto verdadeiramente primoroso, talhado para curvas de média e alta velocidade. Nas curvas de baixa, apesar da fácil condução devido à leveza e à sua forma delgada, deixa um pouco a desejar em estabilidade – uma pequena falta, que só os mais exigentes notarão. Um de seus pontos altos é a capacidade de esterço permitida, facilitando tremendamente sua operação em contexto urbano. Esta é uma característica que nenhuma de suas concorrentes esportivas oferece.

O nível de conforto é excelente, por conta da posição de pilotagem e nível de vibração – este, bem atenuado pelo uso de coxins de borracha em peças como guidão e pedaleiras.

Como acontece com a maioria das motos capazes de alto desempenho, a autonomia é diretamente ligada à forma de condução. Durante a avaliação, foi exigida em seu limite, tanto quanto foi utilizada de forma corriqueira e despretensiosa. A média obtida foi de 17,9 km/l (marca que representa apenas as condições de teste em estrada e que deve ser utilizada apenas como parâmetro comparativo).

PREÇO

O preço da nova Kawasaki Ninja 650R é outro ponto alto, que certamente deve ser considerado por seu "pretendente". Em uma economia mundial conturbada, poucos são os artigos que podem ser obtidos por um preço relativamente justo. E o caso deste modelo, cujos preços sugeridos são R$ 27 770,00 (sem ABS) e R$ 29 990,00 (com ABS) – sem incluir despesas com frete. Vá conhecê-la em um dos revendedores da marca e surpreenda-se também!

O tanque de combustível tem 15,5 [illegible] A ergonomia, aliada à proteção aerodinâmica, é um convite à estrada!

SBK

O ronco acelerado, as curvas... o coração batendo forte.

SINTA CADA SEGUNDO DESTA EMOÇÃO!

NOVOS CAPACETES SBK

Blade Green

RR 600

Blade Red

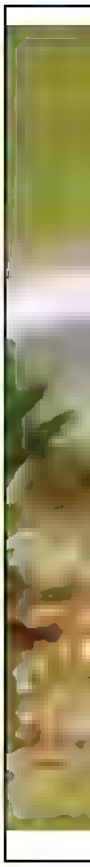
Blade White

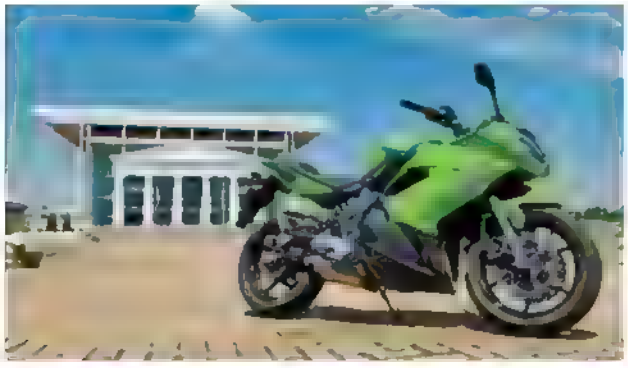
Voodoo Black

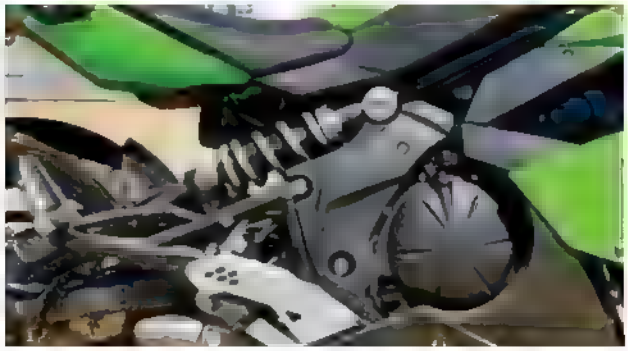
Sinth Scare Black

www.sbk.com.br | 11 5093-3994

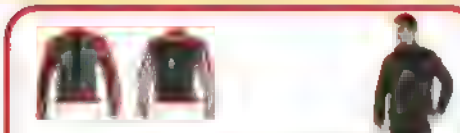
FICHA TECNICA KAWASAKI NINJA 650R 2011	
Motor	Bicilíndrico, 4 tempos, DOHC 8 válvulas e refrigeração líquida
Cilindrada	649 cc
Alimentação	Injeção eletrônica
Potência máxima	72,1 cv a 8.500 rpm
Torque máximo	6,7 kgf.m a 7.000 rpm
Taxa de compressão	11,3:1
Sistema de partida	Elétrico
Câmbio	6 velocidades
Trans. secundária	Corrente
Chassi	Diamond em aço de alta resistência
Comp. x larg. x alt	2.100 x 760 x 1.200 mm
Dist. entre eixos	1.410 mm
Distância do solo	145 mm
Altura do assento	790 mm
Peso	204 Kg e 208 Kg c/ ABS
Tanque de comb.	15,5 lts.
Óleo do motor	N/D
Suspensão dianteira	Garfo telescópico de 41 mm
Suspensão traseira	Monoamortecedor com regulagem de pré-carga da mola
Freio dianteiro	Discos pétala duplos com 300mm, pinças de 2 pistões
Freio traseiro	Disco pétala simples com 220 mm pinça de um pistão
Pneu dianteiro	120/70 ZR17 M/C (58W)
Pneu traseiro	160/60 ZR17 M/C (69W)
Cores	Preta, verde
Preço	R$ 27.770,00 e R$ 29.990,00 com ABS







Mais uma do ADÃO METAIS!!!
www.adaometais.com.br /e-mail: adaometais@terra.com.br



Conjunto Dainese Jaqueta
Calça Lugano 1.138,00

Tutto Tour Master Alpinestars TRC-1 Scott Air Race
Jaquetas linha verão

Linha completa capacete marushim

Nova capacete
Agv K3 Dreamtime

NOVA LOJA : Al. Barão de Limeira, 71 - Centro - São Paulo - SP

De bem com a vida

Terceira cidade mais antiga do Brasil, São Francisco do Sul (SC) é um destino ideal para quem busca tranquilidade

Colonizada por portugueses, São Francisco do Sul (SC) é a terceira cidade mais antiga do Brasil. São quase 500 anos de história e as marcas dessa trajetória estão em suas ruas, casas, igrejas, sambaquis, ruelas e becos. Para chegar lá, siga para Joinville (SC) e, depois, para São Francisco do Sul. Boas estradas interligam as cidades e o roteiro é tranquilíssimo. Chegando à pequena São Francisco do Sul, comece seu "tour" pela Igreja Matriz Nossa Senhora da Graça, de 1699, construída por escravos, milicianos e pela população local (com argamassa à base de uma mistura de cal, concha, areia e óleo de baleia). No interior, contemple a imagem da padroeira, que data de 1553 e ali foi deixada pelos espanhóis (eles ergueram a capela em homenagem a ela, após serem salvos de um temporal). Também há estátuas barrocas dos séculos XVII e XVIII e um órgão trazido do Rio de Janeiro em 1823, utilizado até hoje.

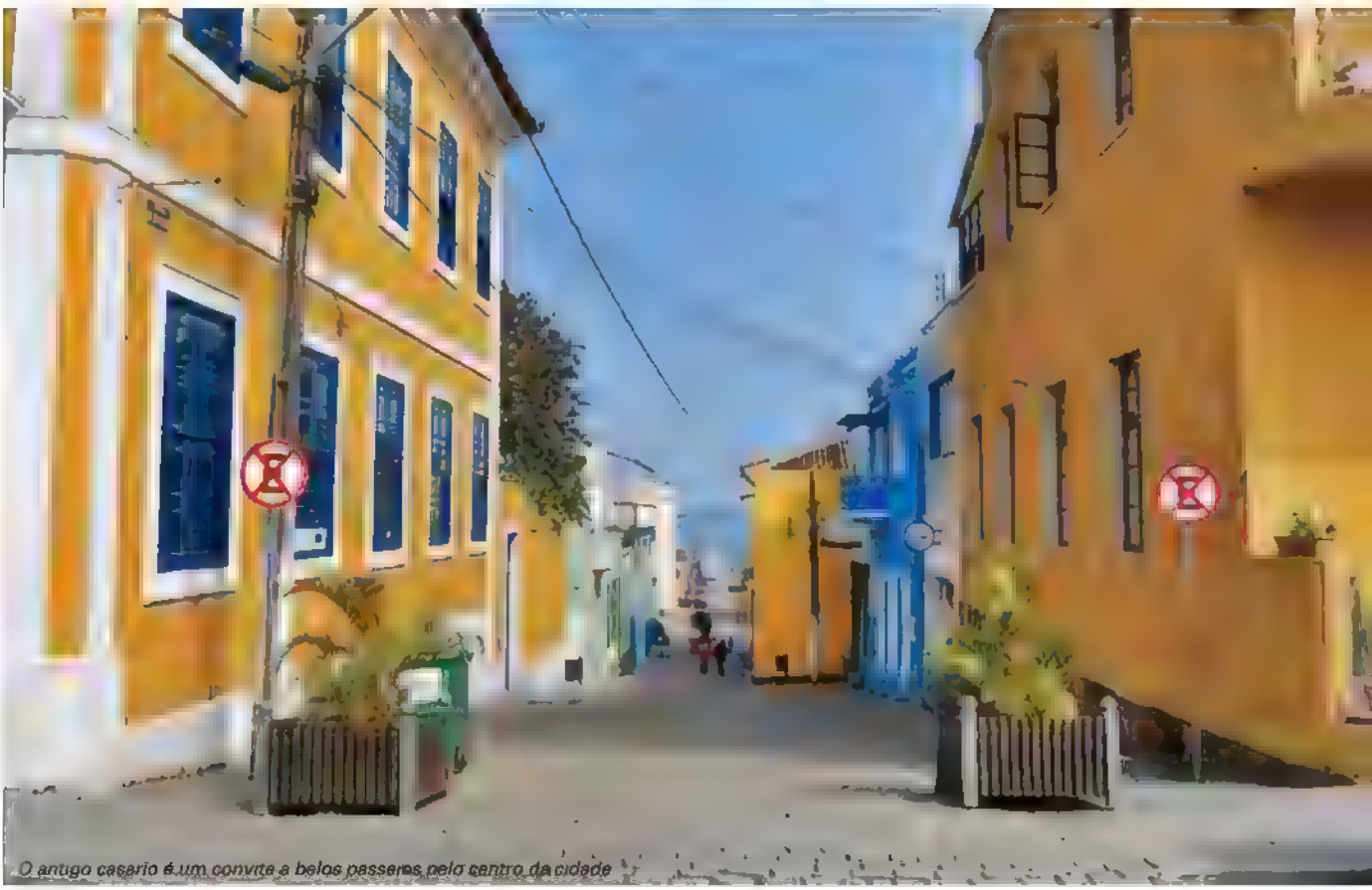
Kawasaki
versys
a partir de
R$ 30.990,00*
50% de entrada e saldo em
20X sem juros*
• Motor 650cc
• Escapamento Centralizado
• Sistema de freios ABS
UNION
www.unionkawasaki.com.br
São Paulo - 11 3073-0099
R. Clodomiro Amazonas, 443 - Itaim
SJCampos - 12 3932-0099
Av. Cidade Jardim, 891 - Jd. Satélite
Campinas - 19 [redacted]-0099
R. Oriente, 35 - Chácara da Barra

DESCUBRA A CIDADE

Continue a rodar de moto vagarosamente pe as ruas, visitando as "car ocas" (b cas d'ág ua) o Museu H.stórico e o Museu Na ciona do Mar (úni co do Bras l e que abriga exemplares e réplicas reg ona s de embarcações de nosso litora , além de instrumen tos, documentos, equipamentos de orientação naval, mapas, m n aturas e cenários). Dentro do Museu há um restaurante bem charmoso com v sta para a Baia da Babitonga. E não de xe de conhecer o Mercado Púb co Mun c pal, bom para fazer compras e tomar um cafez nho.

PRAIAS

São Franc sco do Su também tem pra as de todos os t pos — e para todos os gostos e bo sos. Conheça as praias dos Ingleses, de Paul as e do Ca ixto, onde ex ste uma vi a de pescadores. Confira, também, a Pra a do Forte, onde estão o Forte Marechal Luz, a Pra a de Itaguaçu e a Pra a de Ubatuba. Se qu ser mais de movimento, siga para a Pra a da Enseada, a mais procurada pe os tur stas, e que tem a forma de uma ferradura vo tada para o mar aberto. As águas são calmas e a .nfraestrutura, sat sfatória. Já se for um adepto do Surf, s ga para a Pra a do Mo he, que também é reduto de pesca de ta nha durante o nverno. A Praia da Saúde surpreende os v sitantes com sambaquis com 6 mil anos de dade. E se a opção for por sossego total, seu destino é a Pra a



O antigo casario é um convite a belos passeios pelo centro da cidade

Belas praias, barcos de pesca e serenidade: o cartão de visitas de São Francisco do Sul

CASA DAS VISEIRAS

Capacete é a proteção do motociclista

CAPACETES ON/OFF-ROAD

VISEIRAS/ ACESSÓRIOS

REPAROS, FORRAÇÕES E PERSONALIZAÇÃO

INSTALAÇÃO DE INTERCOMUNICADOR

CASADASVISEIRAS@HOTMAIL.COM

www.CASADASVISEIRAS.COM.BR

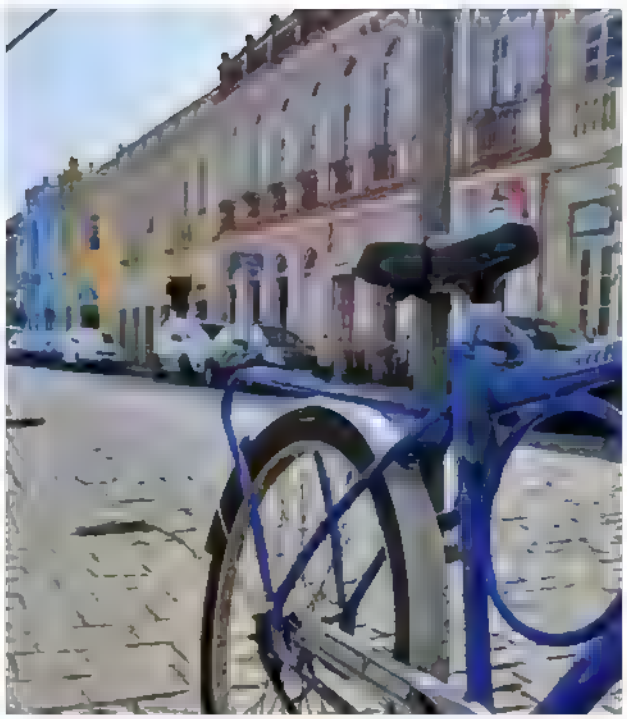
NACIONAIS E IMPORTADOS

LOJA 01:RUA BARÃO DE CAMPINAS Nº104 CAMPOS ELISEOS SP. F: (11) 3221-2233

LOJA 02: RUA GENERAL OSÓRIO Nº708 STA. EFIGÊNIA SP. F: 3331-0670

NEXTEL ID: 55*30*55932

Grande, a mais distante do centro e bastante deserta, com dunas ao longo da orla. Sem esquecer a Praia Bonita, com apelo mais rústico, e o Balneário Capri, a 19 km da cidade (entre a Boca da Barra e a Praia do Forte). Neste último lugar o viajante encontra as ruínas de um antigo leprosário, construído com pedras, cal de concha e óleo de baleia.



MAIS PASSEIOS

Tome fôlego e continue a descobrir os encantos de São Francisco do Sul. Siga para o Arquipélago da Baía da Babitonga, a duas milhas marítimas do centro, com acesso via embarcação. No passado, a Ilha da Rita, uma das muitas do arquipélago, foi base de combustíveis da Marinha e abasteceu os navios da esquadra brasileira. Visite, também, a Ilha da Paz, circundada por praias e costões (aí há um farol construído em 1905). Suba o Morro do Pão de Açúcar, com cerca de 150 metros de altura, e deslumbre-se com a vista da baía.

Como se vê, é impossível não se divertir em São Francisco do Sul, cidade repleta de história, cultura, restaurantes, lugares charmosos para se hospedar e praias fotogênicas. Prepare a moto, entre no clima e boa viagem!

Igreja no centro de São Francisco do Sul

Mente livre,

Confira toda a coleção com outras cores e modelos no **www.gdrhelmet.com.br** ou se preferir, fale com a gente: (11) 3229-2704

GDR

O MELHOR DAS PISTAS

PRINCIPAIS DISTÂNCIAS

Joinville 37 km
Blumenau 105 km
Curitiba 180 km
Florianópolis 200 km
São Paulo 580 km
Porto Alegre 720 km

ONDE COMER

Restaurante Portela Pier 84
Rua Babitonga 84 Centro
Restaurante, Choperia e Pizzaria Ilha Tropical
Rua Marechal Floriano Peixoto, 22 Centro
Restaurante Deck 66
Av Atlântida, 1516 Praia da Enseada

ONDE FICAR

Hotel Enseada (47) 3449-0122
Aven da Atlântica, Nº1074, Praia Enseada
www hotelenseada com br
Zibamba Hotel (47) 3444-2020
Rua Fernandes Dias, 27 Centro Histórico
www hotelzibamba com br/
Hotel Villa Real (47) 3444-2010
R Francisco Machado de Souza, 1135 Paulas
http://www vilareal com br/

Final de tarde: tons cinematográficos

Viaje com conforto e liberdade !!!

Respeite a sinalização de trânsito.

Mala Alforge c/ estrutura 100% impermeável

Vendas direta também p/ consumidor

Despachamos p/ todo o Brasil (via correio)

Fone: 11 2601-1518 Fone/Fax: 11 2601-6156

Rua da Mooca, 4739 - São Paulo - SP - Cep.: 03165-003

www.gift-brasil.com.br

gift-brasil@gift-brasil.com.br

GIFT

Texto: Gian Calabrese Fotos Trinity Ronzella

Cara a cara

Nas estradas, rodamos 800 km com a Comet e a Mirage 250cc.
Confira nosso comparativo e decida: qual delas combina mais com você?

Você é o tipo tranquilo ou "acelerado"? Se prefere o sossego, talvez se sinta mais à vontade viajando a bordo de uma Mirage 250, um modelo com posicionamento mais "relax" e visual clássico. Entretanto, se for um aventureiro nato, a Comet 250 talvez corresponda melhor aos seus anseios esportivos e radicais. Ambas as máquinas pertencem à categoria que mais cresce no mercado nacional: a de 250cc.
Este mês, a reportagem de "Moto Adventure" foi para a estrada com os dois modelos e os avaliou neste certame. As "pistas de testes" foram 800 km das rodovias dos Imigrantes e Rio-Santos.

CUSTOM OU SPORT? EIS A QUESTÃO...

Com motores e tecnologias semelhantes, as motos atraem o consumidor com seu visual arrebatador. É difícil adivinhar a capacidade cúbica do motor (seja na Mirage ou na Comet), uma vez que ambas remetem ao porte das máquinas de grandes cilindradas (por exemplo, as de 600cc).
São indicadas para o uso urbano, já que possuem apenas 250cc, mas queríamos saber se podem satisfazer os proprietários em passeios por estradas (em trechos não muito longos, os chamados "bate-e-volta"). Para começar, analisamos seus estilos: apesar das semelhanças, na prática a coisa muda – cada modelo tem vantagens e desvantagens nesse tipo de certame.

Os motores são iguais, mas a posição de pilotagem e o visual são diferentes nos estilos Sport (Comet) e Custom (Mirage)

MIXS
capacetes

IMPERDÍVEL

CAPACETE MS ATTACK

CAPACETE MX COBRA

CAPACETE MX FOKKER TIGER

CAPACETE MS STREET PLUS

CAPACETE MX GLADIATOR

CAPACETE MX FOKKER BRASIL

CAPACETE MX FOKKER ENGLAND

CAPACETE MX FOKKER DECALL

CAPACETE MX CROSS

BAULETO MX 52

BAULETO MX 30

BAULETO MX 35

Capacete é a proteção do motociclista

Protegendo Você com Estilo.

E-mail: atendimento@mixs.com.br

Telefone: 11 4432-1430 / 11 4432-2046

Nextel: 7844-3015 / Radio: 101370*109

www.mixs.com.br

CONFORTO E ERGONOMIA

De cara, pode-se dizer que a Mirage é bem mais confortável que a Comet. Especialmente em se tratando de viagens, nas quais o tempo de pilotagem constante excede o padrão de pilotagem urbana. Na Mirage, o assento do piloto é bem macio, enquanto, na Comet, é compacto – do tipo "rabeta de competição", com espuma mais consistente e formato bipartido. A posição do guidão da Mirage também favorece o conforto, deixando o tronco do piloto apoiado mais no assento (e não nos punhos e braços, como ocorre na Comet). As suspensões da Mirage são macias, ou seja, mais confortáveis. Outra vantagem deste último modelo são as pedaleiras, mais avançadas e bem posicionadas.

Também em termos de ergonomia, ponto para a Comet, que aceita pilotos altos e baixos, enquanto, na Mirage, usuários com estatura superior a 1,85m terão mais dificuldades nas manobras (assim como menos conforto). Os dois tanques de combustível contam com bons encaixes para as pernas. Já o passageiro "sofre" nos dois modelos – embora a Mirage leve vantagem nesse quesito, por seu assento maior e macio e pedaleiras mais baixas (além disso, o assento pode ser trocado por outro maior). Os espelhos retrovisores estão bem posicionados, mas, na prática, vantagem para os da Comet, que têm maior diâmetro e melhor ergonomia.

DIRIGIBILIDADE E AUTONOMIA

Apesar dos motores iguais, as motos têm médias de consumo diferentes. Ligeira vantagem para a Comet, com penetração aerodinâmica privilegiada (atribuída à carenagem integral), especialmente em subidas ou sob a ação de ventos constantes. Nas estradas, ambas consomem muito combustível para modelos de 250cc. Foram 17 km/l para a Comet e 16 km/l para a Mirage. Quanto à autonomia, a Mirage conta com reservatório de 14 litros, enquanto o da Comet possui 17 litros – o que, nas estradas, representa quase 300 km com o reservatório completo. Nas cidades, os números sobem, chegando perto de 350 km com o tanque cheio.

Em termos de dirigibilidade, ambas surpreenderam – são muito bem equilibradas, apesar do peso acima do normal para modelos de 250cc. A Comet ostenta 173 kg a seco e a Mirage, 169 kg. No quesito "estabilidade em curvas", a Comet se sai melhor, comportando-se como uma autêntica esportiva em tais condições (além da excelente estabilidade em retas). Já para a Mirage, por se tratar de uma Custom, os parâmetros são outros: a moto leva vantagem no conforto e tem ótima estabilidade, mas, em uma pilotagem mais ousada, tende a "minhocar" por conta das suspensões macias.

As máquinas têm preços atraentes: R$ 13.700,00 (Mirage) e R$ 15.100,00 (Comet)

ACOMPANHAM AS TENDÊNCIAS NA MESMA VELOCIDADE.

NOVOS Si 2011

Bieffe

FREIOS E CONJUNTO ÓPTICO

Os freios são excelentes nas duas versões: disco duplo com pinças de dois pistões cada. Mas, como as motos têm estilos diferentes, a Comet acaba se destacando, por ter uma distribuição de peso mais voltada para performance, suspensões mais rígidas e pneus esportivos. Com visual arrojado, a Comet traz um conjunto moderno de farol, lanterna e piscas. Já o painel é digital e de fácil leitura. Neste item, a Mirage deixou um pouco a desejar: seus instrumentos, apesar de representarem o mais puro estilo Custom (relógios redondos e cromados), poderiam contar com um fundo de melhor leitura. O farol é razoável, e a lanterna, de boa visibilidade, assim como os piscas.

MOTOR E PERFORMANCE

Os motores são da marca coreana Hyosung, de 249cc, bicilíndricos em V e "injetados". O arrefecimento é feito a óleo e ar. Muito macios, têm por características básicas o alto giro e a baixa vibração, além da excelente performance. Mas a Comet têm melhor potência máxima, disponibilizando 32,1 cv a 10 mil rpm's (contra 30,9 cv a 10 mil rpm's da Mirage). Isto se deve à transmissão secundária e à dimensão da caixa do filtro de ar. Para este certame (estradas), o propulsor se mostrou o melhor da categoria. "elástico" a 120 km/h, está a 7 mil rpm's dos 12 mil disponíveis. As motos são totalmente produzidas no Brasil e têm preços sugeridos de R$ 13.700,00 (Mirage), R$ 15.100,00 (Comet na cor sólida) e R$ 15.600,00 (Comet na cor metálica). Agora, é com você: qual delas combina melhor com sua personalidade?

Serviço: www.kasinski.com.br

Óculos para motociclistas.
Projetado, fabricado e testado por motociclista.

FICHA TÉCNICA
COMET GT-R 250

Comprimento Total	2 095 mm
Largura Total	720 mm
Altura Tota	1 135 mm
Distância entre eixos	1 430 mm
Distância livre do solo	155 mm
Peso a seco 173 kg	
Motor	DOHC, 4 tempos, 2 cilindros em "V"
Refrigeração	Arrefecimento a ar e óleo
Capac. volumétrica	249 cm³
Diâmetro do cilindro	57 mm
Curso do cilindro	48,8 mm
Alimentação	Injeção eletrônica
Potência Máxima	32,1 cv / 10.500 rpm
Torque Máximo	2,31 kgf.m a 8.000 rpm
Lubrificação	Bomba de óleo
Câmbio	5 velocidades
Transmissão final	Corrente
Partida / Tipo de ignição	Elétrica / ECU
Embreagem	Multidiscos banhados em óleo
Freio Dianteiro	Hidráulico a disco (duplo)
Freio Traseiro	Hidráulico a disco
Pneu Dianteiro	110/70 - 17 54 H
Pneu Traseiro	130/70 - 17 62 H
Suspensão Dianteira	Telescopica invertida (J.D.F)
Suspensão Traseira	Balança monochoque ajustável
Tanque de comb.	17 litros – gasolina
Óleo do motor	1 450 ml sem troca de filtro
Óleo do motor	1 500 ml com troca de filtro
Óleo do motor	1.800 ml primeiro enchimento
Cores 4 opções:	Preta, Vermelha, Branca/Preta, Vermelha/Preta
Preço sugerido	R$ 15.100,00 (cores sólidas) R$ 15.600,00 (dual tone)

BMW G 650 GS

Preço 100% inovador. Tecnologia 100% BMW.

Em exposição e venda na Officer.

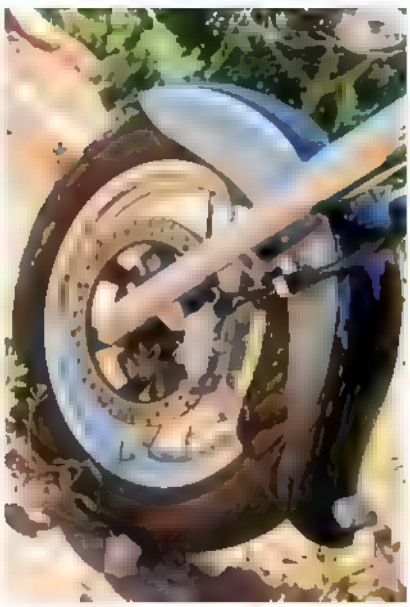
ABS - Protetor de mãos - Cavalete central - 2 anos de garantia - Injeção Eletrônica
Assistência 24 horas BMW Service Card

Capacete é a proteção do motociclista.

www.officerbmw.com.br

Imagem ilustrativa

Officer Motorcycles - Av. Juscelino Kubitschek, 360 / Av. dos Bandeirantes, 2557



FICHA TÉCNICA **MIRAGE 250**	
Comprimento Total	2.285 mm
Largura Total	885 mm
Altura Tota	1.095 mm
Distância entre eixos	1.520 mm
Distância livre do solo	150 mm
Peso a seco	168 kg
Motor	DOHC, 4 tempos, 2 cilindros em "V"
Refrigeração	Arrefecimento a ar e óleo
Capac. volumétrica	249 cm³
Diâmetro do cilindro	57 mm
Curso do cilindro	48,8 mm
Alimentação	Injeção eletrônica
Potência Máxima	30,9 cv / 10.500 rpm
Torque Máximo	2,25 kgf.m a 8.000 rpm
Lubrificação	Bomba de óleo
Câmbio	5 velocidades
Transmissão final	Corrente
Partida / Tipo de ignição	Elétrica / ECU
Embreagem	Multidiscos banhados em óleo
Freio Dianteiro	Hidráulico a disco (duplo)
Freio Traseiro	Hidráulico a disco
Pneu Dianteiro	110/90 - 17 54 H
Pneu Traseiro	140/90 - 17 62 H
Susp. Dianteira	Telescópica invertida (U.D.F)
Susp. Traseira	Balança bi-choque ajustável
Tanque de comb.	14 litros – gasolina
Óleo do motor	1.450 ml sem troca de filtro
Óleo do motor	1.500 ml com troca de filtro
Óleo do motor	1.800 ml primeiro enchimento
Cores 4 opções	Preta/Preta, Vermelha/Preta
Preço sugerido	R$ 13.700,00

JOTO 2011:
TÃO AGRESSIVA QUE
DEVERIA VIR COM FOCINHEIRA.
Respeite a
nalização de trânsito
Éfácil ser feliz

A Joto 2011 chegou para mudar a cara da categoria. E mudar muito. Começando pelo motor de 125cc que a gente acha pouco. A Joto vem com 133 cilindradas. Potência maior e respostas mais rápidas. A suspensão monoamortecida e herdada dos modelos de alta cilindrada, o que garante muito mais conforto. Para acompanhar esse conjunto, a carenagem frontal foi redesenhada, deixando a Joto com uma cara mais agressiva. Cara de quem nasceu pra devorar o asfalto.

www.traxx.com.br | 0800.275.9540

Texto e Fotos, Luiz Felipe Paveloski

Paraíso das curvas

A Serra do Rio do Rastro, em Santa Catarina, é um cenário que impressiona por sua beleza. Principalmente quando o avistamos de cima para baixo. Conexão entre o litoral e o Planalto Serrano, a SC 438 desce em curvas sinuosas de uma altitude de 1.467 metros até o nível do mar. É uma obra rodoviária excepcional e se tornou uma das atrações mais visitadas da região.

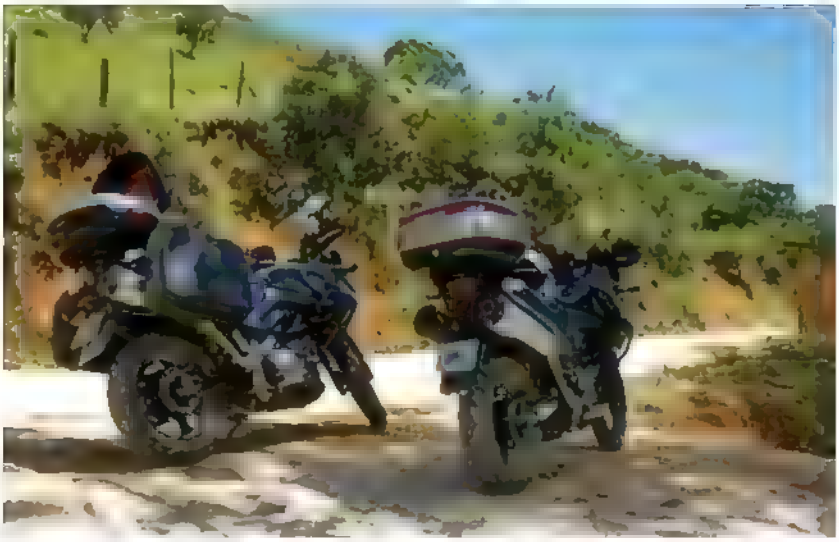
O percurso da rodovia é caracterizado por subidas íngremes e curvas fechadas. Cercada por Mata Atlântica, a estrada é um sonho para os motociclistas. Cientes disso, dois aventureiros de São Paulo (SP), Felipe Paveloski e Rubens Ripertti, aproveitaram alguns dias de folga e seguiram rumo ao sul do Brasil. Saiba mais no relato de Felipe Paveloski.

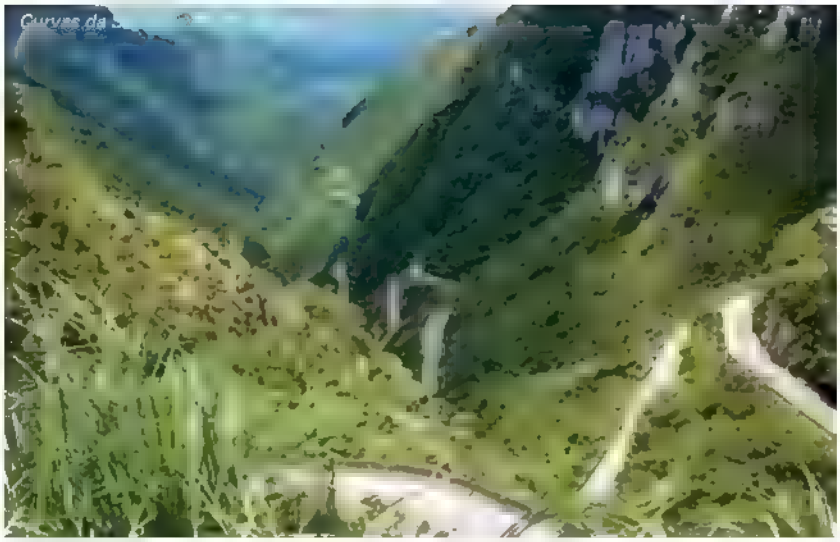
O destino é bem conhecido de quase todos os motociclistas: a Serra do Rio do Rastro, em Santa Catarina. Ali, os atrativos são muitos – é uma viagem que merece ser feita. Pena que, devido a compromissos profissionais ou familiares (sem mencionar a "falta de verba"!), nem sempre é possível conhecê-los. Eventualmente, recebi um convite de um amigo, Rubens Ripperti, o "Binho", para uma aventura de quatro dias a bordo de nossas Suzuki DL 1000 V-Strom.

Ambos já tínhamos realizado o trajeto – porém, como estávamos na última semana do ano (e cansados de viagens monótonas!), resolvemos arriscar um percurso mais ousado. Partimos de São Paulo bem cedo, objetivando chegar a Urubici (SC) no fim da tarde, em um total de 840 km percorridos.

Deixamos a capital paulista pela Rodovia Régis Bittencourt, também conhecida como BR 116, e aos poucos fomos vencendo as distâncias. A capital paranaense, Curitiba, chegou rapidamente – e logo cruzávamos a fronteira do Paraná com Santa Catarina.

Já em terras catarinenses, ao chegarmos a Itajaí, pegamos o acesso à Rodovia BR 486, deixando para trás a BR 116. A BR 486 é uma estrada de mão dupla que dá acesso a Brusque (SC), outra linda cidade, terminando na BR 282 já no alto da serra catarinense (entre Lages e Urubici).





TECNOLOGIA E PERFORMANCE TÁTICA DA SWAT TAMB

ELITE FORCE TEK1000

Cano Alto
Preta

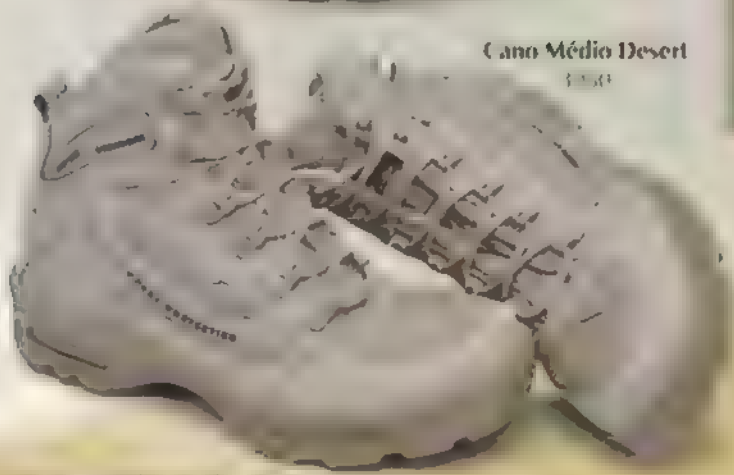
Cano Médio
Preta
3030

Cano Alto
Preta

ELITE FORCE TEK1000

Desert

Cano Alto Desert

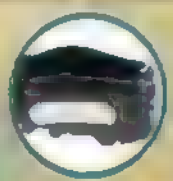


Cano Médio Desert

100% COURO

- 100% Couro Soft Natural Tratado

Vista interna da bolha no solado



PATENTE REQUERIDA

No trânsito somos todos pedestres

SAC:16 3702.1611 - Franca/SP - contato@mondeof1.com.br www.mondeof1.com.br

ÉM PARA MOTOCICLISTAS

MONDEO
MAGNETIC

Conforto e Tecnologia

Apresentamos um novo conceito em botas militares.
A **Mondeo Elite Force Tek 1000 Desert e a Elite Force Tek 1000** oferecem total proteção para os pes, leveza, resistência, performance tática, flexibilidade e muito conforto em qualquer tipo de terreno, tanto para a pratica militar quanto para o uso civil ou motociclistico.

Cano Alto Desert

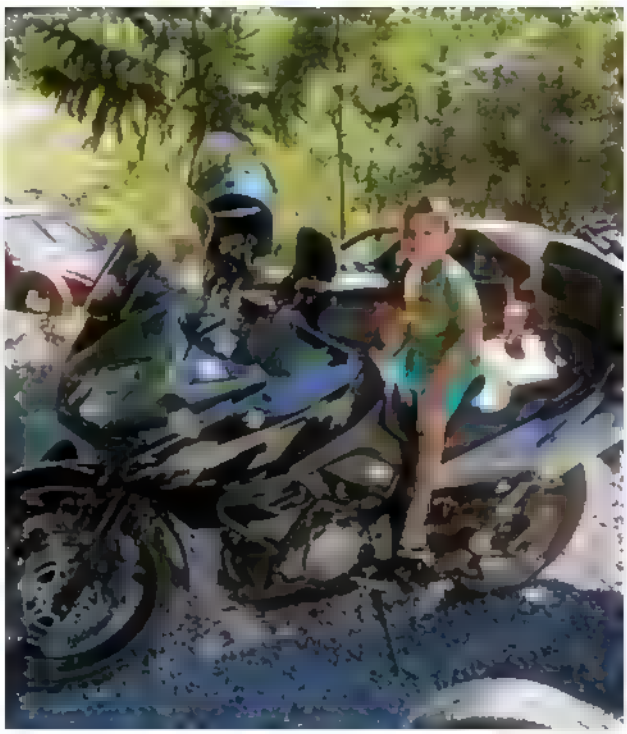
AÇÃO TÁTICA

Felipe e Rubens, autores desta aventura

TRECHO "OFF-ROAD"

Após passarmos por Brusque, começou o trecho mais aventureiro da viagem. Afinal, é a partir dali que a BR 486 torna-se off-road, cortando as montanhas do interior catarinense e revelando paisagens magníficas. São, ao todo, 90 km de terra, alternando trechos de ripio e outros bem acidentados e sinuosos (às vezes, beirando precipícios). Os habitantes da região constroem suas casas às margens de belos riachos que acompanham boa parte do traçado — e assim surgem cenários incríveis, que, muitas vezes, nos levam por uma viagem no tempo. É um trecho especial.

Ainda curtindo aquela etapa do passeio, fizemos uma parada em Vidal Ramos (SC), na metade do trecho off-road. A cidade revela traços evidentes de colonização alemã, que se refletem na arquitetura das casas. Ao pararmos em um bar, os moradores ficaram bastante curiosos com nossa presença ali, pois estávamos equipados com roupas de proteção mesmo sob um sol incrivelmente (a temperatura era de cerca de 31°). Um garoto inclusive, pediu que posássemos para uma foto em cima das motos, achando que éramos policiais (afinal, estávamos usando capacetes escamoteáveis).



A Pedra Furada e os belos cenários da serra catarinense, atrativos deste roteiro

BELEZA CONTAGIANTE

Após o refresco em V da Ramos, seguimos rumo à BR 282, que nos evou de volta ao asfa to Tivemos que atravessar trechos de água empoçada e encaramos muitas pedras pe o caminho Por fa ar em pedras uma delas acabou perfurando a tampa da embreagem de m nha V-Strom At ngiu a moto perto do v sor de óleo, provocando um pequeno vazamento Nada grave por isso, seguimos em frente

Pouco depois, avistamos o asfa to novamente e chegamos ao nosso dest no do dia a pequena e s mpática Urubici A partir dal, fizemos os tão conhecidos passeios pela Serra do Corvo Branco e Morro da Igre,a, cont nuando a viagem nos dias seguintes (quando passamos pela famos ss ma Serra do Rio do Rastro, que nos rece beu com um dia ensolarado) Ao encararmos as curvas da estrada era impossíve não nos " ntoxicarmos" com tanta beleza De fato, motos e tra,eto pareciam feitos um para o outro. Uma sensação tão boa que a vo ta a São Paulo pareceu ser até mais rápida

As estradas da região têm asfalto em bom estado e boa sinalização

www.agvdobrasil.com.br

legendary helmet

LONGWAY II
Capacete = a proteção do motociclista

GP TECH chicken
T-2 Agostini
K-4 Vyrus
K-4 Gecko
K-3 Face
BLADE Start
BLADE Mono

Distribuidor exclusivo:

BR MOTORSPORT

WWW.BRMS.COM.BR SAC@BRMS.COM.BR 11 2666.2999

As Suzuki DL 1000 V Strom: máquinas usadas nesta viagem

HISTÓRIA

A história da Serra do Rio do Rastro começou em 1870, quando os primeiros habitantes da região para conseguir os gêneros de primeira necessidade que chegavam ao Porto de Laguna, abriram uma trilha na mata A viagem até a cidade portuária era feita em lombos de burros a aventura podia levar dias Na década de 1980, a estrada foi pavimentada e iluminada. Mas até hoje mantem suas curvas acentuadas, que são uma atração à parte Além de facilitar a vida dos moradores, a Serra se tornou um concorrido destino de viajantes que amam curtir a natureza

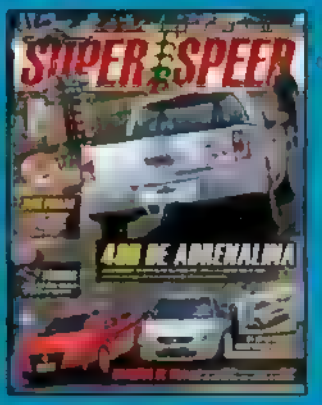
A estrada tem 34 km e sua subida começa em Lauro Müller Já no alto da montanha fica Bom Jardim da Serra, município pequeno e aconchegador. Ao chegar ao topo, avista-se um mirante Deste local o viajante se delicia com panoramas únicos, formados por lúdicas montanhas, árvores e rochas Um espetáculo e tanto!

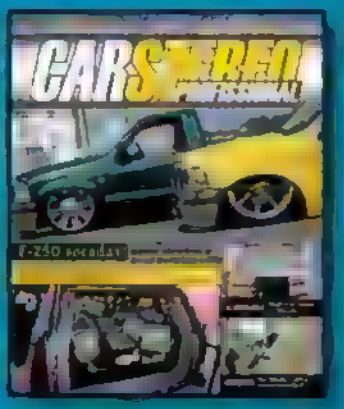
www.cteditora.com.br

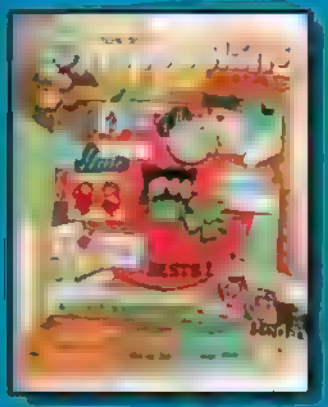
Acesse e surpreenda-se!

Está no ar
o novo portal da
Crazy Turkey Editora

As revistas da CT Editora como você nunca viu antes!







Conteúdo editorial exclusivo com matérias e fotos inéditas, incluindo vídeo reportagem e making of de nossas coberturas. Além de atualizações permanentes, nossos novos websites trazem agenda de eventos, classificados gratuitos e novidades que são destaque na edição impressa. Um espaço especial para nossos leitores e assinantes.

Texto Redação Fotos Divulgação

Abrindo caminho

Alto desempenho e visual imponente: os "cartões de visita" da CrossRunner e da CrossTourer 800, duas novidades da Honda

A Honda apresentou, durante o 68º Salão EICMA (realizado em Milão, Itália), as novíssimas CrossRunner e CrossTourer. Um novo conceito de motocicleta para a marca japonesa, que combina aspectos de uma Naked de alto desempenho, visual imponente e conforto típico das motos "aventureiras".

Um dos destaques é o motor, derivado da VFR 1200F: um V4 a 90°, de 782cc, com refrigeração líquida com quatro válvulas por cilindro, injeção eletrônica e capaz de desenvolver 101,8 cavalos de potência a 10.000 rpm. Com velocímetro digital, o painel de instrumentos conta com hodômetro analógico, dois parciais, indicador de temperatura do motor, indicador de temperatura ambiente e um relógio.

O freio conta com o sistema C-ABS e o tanque de combustível tem capacidade para 21,5 litros, o que traz uma boa perspectiva de autonomia nas estradas.

A suspensão traseira tem amortecedor único, ancorado em balança de alumínio do tipo monobraço, com 145mm de curso e possibilidade de regulagens. O freio dianteiro tem duplo disco de 296mm de diâmetro e o traseiro, disco simples de 256mm. A suspensão dianteira é convencional, do tipo telescópica, com garfo composto de tubos com 43mm de diâmetro e bom curso de 165mm de extensão. O sistema ABS combinado atua nas duas rodas e também distribui a carga de frenagem. O quadro tem dupla trave em alumínio, com motor fazendo parte da estrutura. O câmbio tem seis marchas e transmissão final por corrente e o peso, em ordem de marcha (abastecida), é de 240,4 kg. A Honda também oferece uma lista de opcionais, como bolsas, cavalete central, tomada de 12 volts, punhos aquecidos e defletores. O escape tem saída única e baixa, para concentrar as massas e rebaixar o centro de gravidade.

Modelo tem motor em V de 800cc. A Cross Tourer ainda conta com maleiros e acessórios "extras" para viagem!

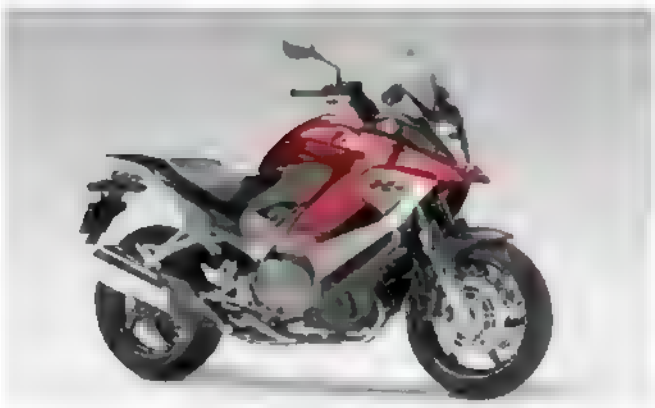
O farol, com dupla lâmpada, está integrado ao pequeno para-brisa. Já a traseira é mais leve e a lanterna é composta por LEDs. Para completar, rodas em liga leve com aros de 17 polegadas e pneus de alta performance no asfalto, como nas esportivas.

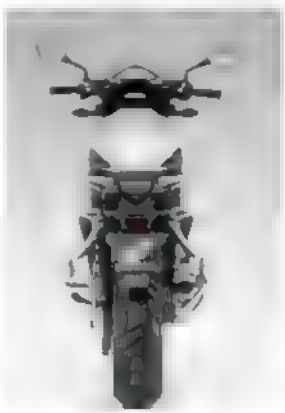
No mesmo evento, a Honda apresentou a Crosstourer 800, modelo mais destinado a encarar grandes aventuras e pegar as estradas. Compartilhando o mesmo motor da "Runner", derivado da VFR 1200, conta com a mesma potência de sua "prima".

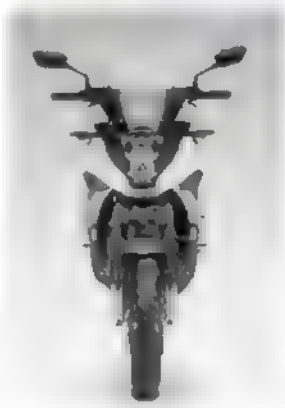
O motor é equipado com o revolucionário Dual Clutch Transmission, com duas opções de trocas de marchas, automática e manual. É a segunda das novas motos Honda equipada com este sistema inovador de transmissão. A pioneira foi a VFR1200F.

O modelo ainda conta com um conjunto de malas para os aventureiros de plantão, ambas em alumínio (duas laterais e um top case). Esperamos que, em breve, os modelos estejam disponíveis no Brasil (segundo representantes da marca, não há previsão para a chegada desses produtos ao mercado nacional).

Os modelos mesclam aspectos esportivos, visual imponente e o conforto típico das motos aventureiras







1200 GS Comfort

PEDRINHO

Desde 1970

No trânsito somos todos pedestres.

Base de polipropileno (PP) espuma de poliuretano injetada para melhor adaptação
Revestimento em couro ou corvim

Tem maior durabilidade é mais largo que o original e proporciona um conforto total

Apoio lombar para piloto

Encaixe perfeito para garupa

Altura Original ou Rebaixado

Bancos para todos os tipos de moto

www.pedrinhobancos.com.br bancos@pedrinhobancos.com.br www.pedrinhobancos.blogspot.com

Rua General Osório, 390 - Sta. Ifigênia - São Paulo - SP
FONE: 55 11 3331-6365 / 55 11 3331-6053

Redação

Páreo duro!

Espanhol Marc Coma foi o grande campeão do Rally Dakar 2011. Mas o Brasil estava bem representado por Jean Azevedo, campeão da categoria Super Production

Em sua terceira passagem pela América do Sul, o Rally Dakar continuou a descobrir caminhos da Argentina e do Chile. Na bandeirada inicial, já havia a promessa de levar os competidores a terrenos ainda mais variados que os enfrentados no ano passado. Tanto que a organização apresentou percurso total de mais de 9.500 km, sendo 5 mil km de especiais. Isso tudo em 13 dias de competição. Vale lembrar que, nesse período, um único dia estava reservado para descanso.

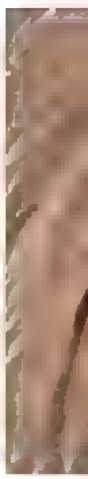
1ª ETAPA (02/01) - BUENOS AIRES (VICTORIA) / CÓRDOBA
Deslocamento: 566 km / Especial: 192 km

No primeiro dia do ano aconteceu a largada do Rally Dakar, contando apenas com um deslocamento de 377 km rumo a Victoria. Foi a partir dali que, efetivamente, o Rally Dakar começou. E os pilotos encararam 192 km de especiais e mais 566 km de deslocamentos com destino a Córdoba. Logo de cara se viu o domínio das KTM que ocuparam as quatro primeiras posições. A surpresa ficou por conta de Ruben Faria (um tipo de piloto de apoio, que corre para servir ao piloto principal da equipe), que fez o melhor tempo da etapa de abertura de 2011. O piloto português acabou não levando a vitória, pois foi penalizado em um minuto por ter excedido o limite de velocidade em um deslocamento (o que o fez cair para a segunda posição). Assim, Cyril Despres, companheiro do português no time Red Bull KTM, herdou a primeira colocação. Este ano, apenas três brasileiros competiram nas motos - e o melhor deles, neste primeiro dia, foi Jose Hélio, com a oitava colocação geral. Jean Azevedo foi o 33º a largar, completando o dia com o 16º melhor tempo geral e sendo o primeiro na categoria Super Production (acima dos 450cc). Vicente De Benedctis foi o 75º entre as 169 motos que largaram, completando o percurso em 2h25m54s. Para os quadriciclos o dia foi bastante movimentado, principalmente pelo abandono prematuro do campeão de 2010, Rafal Sonik. Após sofrer uma queda o polonês deixou a prova já no primeiro dia, com uma fratura na mão. A etapa foi dominada pelos tchecos Josef Machacek e Martin Plechaty, primeiro e segundo, respectivamente, seguidos por três argentinos: Sebastian Halpern, Alejandro Patronelli e Tomas Maffei.

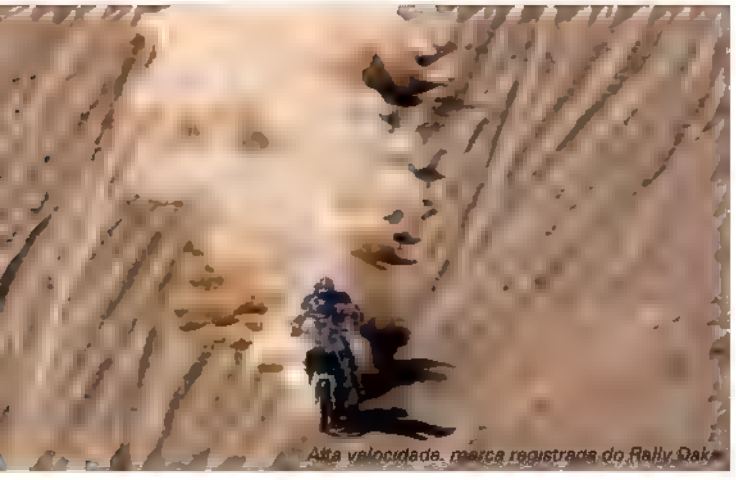
2ª ETAPA (03/01) - CÓRDOBA / SAN MIGUEL DE TUCUMÁN
Deslocamento: 440 km / Especial: 300 km
Cyril Despres foi o primeiro a largar para os 300 km da especial nesta segunda etapa, que ligou Córdoba a San Miguel de Tucumán. O percurso foi inédito, pois não fez parte das duas edições anteriores, passando por trechos de floreta e por uma antiga estrada cheia de saltos espetaculares. Despres se manteve à frente desde a largada, vencendo a 25ª especial de sua carreira no Dakar. Com isso, ampliou a vantagem na classificação, colocando 1min e 49s sobre Marc Coma, que cruzou a linha de chegada em segundo. Entre os brasileiros, apesar de completar o dia atrás de Jean Azevedo, José Hélio seguiu como o melhor brasileiro na competição. Com a 12ª posição do dia, o piloto da BMW ocupou a 9ª colocação geral. Já Azevedo, mesmo enfrentando problemas com o pneu traseiro de sua moto (quando faltavam 60 km para o fim da especial do dia), foi o 11º na etapa. De Benedictis ficou com a 84ª posição, figurando na 76ª colocação geral. Nos "quadris", Alejandro Patronelli garantiu a vitória do dia para a Argentina, após uma boa disputa com Josef Machacek. O tcheco, líder na classificação geral, ficou em segundo, apenas 24 segundos atrás do argentino.

3ª ETAPA (04/01) - SAN MIGUEL DE TUCUMÁN / SAN SALVADOR DE JUJUY
Deslocamento: 231km / Especial: 521km
Essa etapa, caracterizada por uma longa especial com 521 km foi dividida em duas partes. Separada por um neutralizado, o primeiro trecho foi formado por uma região desértica com vários cânions. Já na segunda parte, os competidores encontraram uma floresta tropical. A mudança de terreno exigiu muito mais da navegação do que nos dois primeiros dias e foi exatamente este quesito que quase tirou Cyril Despres da liderança da competição pois o francês cometeu vários pequenos erros no início da especial. Já Marc Coma, com seu estilo discreto mas rápido de pilotagem, deu o bote na fase final da especial, garantindo a vitória do dia e encostando em Despres na classificação geral, com apenas 14 segundos de desvantagem. Paulo Gonçalves terminou a etapa com o terceiro melhor tempo, seguido por Olivier Pain e seu compatriota Ruben Faria.
Quem conquistou um resultado muito bom nesse dia foi Zé Hélio, obtendo a sexta posição da terceira etapa. Jean Azevedo fez o 16º melhor tempo, garantindo sua permanência na liderança da categoria Super Production acima de 450cc. Na classificação geral, o piloto subiu mais uma posição com sua KTM 690cc, ocupando o 14º lugar. Para Vicente De Benedictis, o dia não foi bom. Terminando na 102ª posição, o brasileiro caiu dez postos na classificação geral.

4ª ETAPA (05/01) - SAN SALVADOR DE JUJUY / CALAMA (CHILE)
Deslocamento: 554 km / Especial: 207 km
A Especial deste dia teve apenas 207 km. Isso, no entanto, não facilitou a vida dos pilotos, que encontraram muitas dificuldades. Além disso, a competição entrou em terras chilenas e os competidores enfrentaram grandes variações de temperatura, a



Jean Azevedo, da equipe Petrobras Lubrax, foi campeão da categoria Super Production e sétimo colocado na classificação geral das motos



Alta velocidade, marca registrada do Rally Dakar

gelada cordilheira dos Andes, e altitude de 4 800 metros. Sem falar do incandescente Deserto do Atacama. A disputa principal ficou entre Marc Coma e Cyril Despres. Coma garantiu uma pequena vantagem sobre o francês, assumindo a liderança na classificação geral por apenas 2 segundos. Atrás deles, "Chaleco" Lopez bem que tentou entrar em seu país como vencedor, repetindo o feito da primeira vez que o Dakar visitou o Chile. Entretanto, largando apenas em 11º, a tarefa não foi fácil. Mesmo assim ele garantiu um excelente terceiro lugar. Já o brasileiro Zé Hélio optou por realizar uma etapa mais conservadora e fez o 14º melhor tempo, cruzando a linha de chegada com a marca de 2h15min23s. Assim, Zé Hélio garantiu a oitava posição na classificação geral da prova. Jean Azevedo terminou na 16ª posição e 17ª posição na geral. Vicente de Benedicts cruzou a linha de chegada na 123ª posição e passou a ocupar a 88ª colocação geral.

EXCLUSIVIDADE

TEAM RONCAR BIKERS

REEVU®

1st rear view helmet

www.reevu.com authorised dealer

LENTES DE VISEIRAS DISPONÍVEIS À VENDA

POLARIZADA MERCURIO
POLARIZADA PRATA
POLARIZADA AZUL
CRISTAL
FUME

TECNOLOGIA INGLESA
PATENTE MUNDIAL®

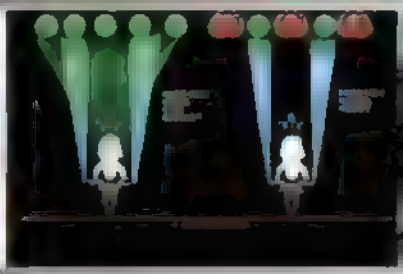
CONFIRA ESSES E OUTROS PRODUTOS NO SITE

VEJA NOSSOS VÍDEOS NO YOUTUBE RONCARESCAPAMENTOS

Capacete é a proteção do motociclista

O ÚNICO CAPACETE DO MUNDO COM RETROVISOR

MAIS SEGURANÇA AO PILOTO



NAS CORES PRETO BRILHANTE, PRETO FOSCO, TITANIO E PRATA BRILHANTE

FEITO DE FIBRA TRI-COMPOSTA

fibra de carbono, fibra de vidro e de kevlar

RESISTÊNCIA | SEGURANÇA AO PILOTO

ELEITO UM DOS CAPACETES • SILENCIOSOS

WWW.RONCAR.COM.BR

0800-7033808

TEAM RONCAR BIKERS

5ª ETAPA (06/01) - CALAMA / IQUIQUE

Deslocamento: 36 km / Especial: 423 km

Nesta etapa, os competidores encontraram uma grande variedade de terrenos, o que exigiu diferentes tipos de pilotagem. Depois de um início em terreno rochoso, todos puderam acelerar forte e enfrentar as primeiras dunas do Rally Dakar. O dia foi movimentado para as motocicletas, principalmente entre os primeiros colocados, com punição para Cyril Despres e o abandono de Olivier Pain. Parecia que Francisco "Chaleco" Lopez, como em anos anteriores, conseguiria repetir o feito de vencer uma etapa em casa. Mas mesmo com uma pilotagem precisa e sem erros, o piloto foi superado por Paulo Gonçalves. O feito foi muito comemorado pela equipe BMW, que não vencia uma etapa do Dakar desde 2000. Com o resultado, Coma manteve a liderança da classificação geral, abrindo uma diferença ainda maior no tempo acumulado, beneficiado por uma punição imposta a Despres. O piloto francês da KTM cometeu um erro no procedimento de largada da 4ª etapa e teve dez minutos adicionados ao seu tempo total. José Hélio não conseguiu repetir o bom desempenho das etapas anteriores e finalizou o dia na 16ª posição, caindo para 11º na classificação. Por outro lado, Vicente De Benedictis melhorou bastante em relação ao dia anterior, completando a etapa em 86º e subindo 40 posições na classificação. Jean Azevedo se manteve regular na prova, chegando a Iquique na 14ª posição.

6ª ETAPA (07/01) - IQUIQUE / ARICA

Deslocamento: 265 km / Especial: 456 km

A sexta etapa do Dakar marcou o fim da primeira parte do rally, ligando as cidades chilenas de Iquique e Arica. Os 456 km de especiais aconteceram no Deserto do Atacama, com um percurso repleto de dunas que aumentaram de tamanho ao longo do dia. Após marcar o melhor tempo na primeira etapa e perder a vitória por causa de uma penalização, Ruben Faria voltou a completar um trecho com o melhor tempo, mas, novamente, não levou o primeiro lugar. O piloto português não cumpriu a parada obrigatória de 15 minutos durante o reabastecimento, permanecendo no local por pouco mais de 5 minutos.

A nota triste do dia foi o abandono do piloto brasileiro José Hélio, que quebrou a clavícula em uma forte queda. Com a saída de Zé Hélio, restaram apenas dois brasileiros competindo com motos: Jean Azevedo e Vicente De Benedictis. Jean passou a ser nosso melhor representante nesta edição. O piloto do time Petrobras Lubrax levou sua KTM à 16ª posição e sua regularidade começou a render frutos, pois ele subiu mais uma posição em relação ao dia anterior, ocupando a 13ª colocação geral e se mantendo na liderança de sua categoria. Também seguindo o mesmo ritmo desde o início, De Benedictis fez o 82º tempo da etapa.

Com uma BMW, o piloto brasileiro Zé Hélio fazia uma excelente prova até acidentar-se na

Casa de Máquinas KTM

WWW.CASADEMAQUINASKTM.COM.BR

KTM POA / RS - COMÉRCIO DE MOTOS LTDA - AV.SERTÓRIO, 5609 - PORTO ALEGRE - F.(51)3365.3056

Capacete é a proteção do motociclista.

DIA DE DESCANSO

O sábado, 08 de janeiro, foi de descanso. A caravana do Dakar permaneceu em Arica.

7ª ETAPA (09/01) - ARICA / ANTOFAGASTA - TOTAL DO DIA: 839KM

Deslocamento: 208 km / Especial: 631 km

Neste dia, um domingo, a especial teria 631 km cronometrados, mas foi encurtada pela organização e teve um total de 273 km. O motivo foi a difícil etapa da sexta feira anterior, quando muitos competidores não tiveram tempo para repousar e consertar seus equipamentos. Francisco "Chaleco" Lopez não deu chances aos demais competidores, mantendo a tradição de vencer pelo menos uma etapa no Chile desde que seu país de origem passou a fazer parte do Dakar. Para Marc Coma e Cyril Despres, a etapa não apresentou nenhuma mudança significativa na classificação, com o francês finalizando o dia pouco mais de um minuto à frente de seu companheiro de KTM, diminuindo para 7m n24s sua desvantagem no tempo acumulado. Entre os brasileiros, terminando o dia na 13ª posição, Jean Azevedo subiu na classificação geral, passando para o 12º lugar. Já Vicente de Benedictis enfrentou muitas dificuldades durante o percurso, marcando o 101º tempo.

8ª ETAPA (10/01) - ANTOFAGASTA / COPIAPÓ

Deslocamento: 268 km / Especial: 508 km

Muitas mudanças de terreno e grandes espaços abertos com poucas referências visuais marcaram a oitava etapa da competição, que ligou as cidades chilenas de Antofagasta e Copiapó. A especial de 508 km contou com um grande trecho de dunas em sua parte final. Das 110 motocicletas que saíram de Antofagasta, apenas 94 completaram o percurso. Um dos que ficaram de fora foi o piloto da BMW, Paulo Gonçalves, que, a exemplo de seu companheiro de time, o brasileiro José Hélio, sofreu uma forte queda fraturando a clavícula. Apesar de ser uma das mais difíceis etapas de 2011, o dia foi muito bom para os brasileiros. Jean Azevedo conquistou uma excelente 8ª colocação, subindo para a 9ª posição geral, enquanto Vicente De Benedictis garantiu o 70º tempo, pulando da 81ª para a 75ª colocação na classificação geral.

Marc Coma

Jean Azevedo

Caminhão da equipe Petrobras Lubrax

MotoAtacama

... seu sonho começa aqui!

LANÇAMENTO:

CONJUNTO DE MALAS GOBI - HEPCO&BECKER

www.motoatacama.com.br

Loja Acessórios e Instalação - Alameda Barão de Limeira 99 - Centro - São Paulo/SP - Fone: 11-3338-0869 - www.motoatacama.com.br

Capacete é a proteção do motociclista

Vicente De Benedictis acelerou forte durante a prova. Infelizmente, uma pane elétrica ficou o piloto da competição.

Jean Azevedo encarando mais uma duna durante o Rally Dakar

9ª ETAPA (11/01) - COPIAPÓ / COPIAPÓ

Deslocamento: 35 km / Especial: 235 km

Um dos dias mais curtos da competição, a nona etapa também foi uma das mais difíceis. Composta totalmente por dunas, a especial de 235 km em forma de laço largou e terminou em Copiapó. Para dar mais emoção, ao invés dos pilotos largarem de um em um a cada minuto, partiram em grupos de dez motocicletas, em mudança promovida pela organização. No percurso, cheio de armadilhas, os líderes na classificação geral foram vítimas. Despres terminou o dia em sétimo e Coma, em nono. Quem se deu bem foi o norte-americano Jonah Street, até então, com uma discreta participação, que venceu sua primeira especial no ano (a segunda de sua carreira). Já Jean Azevedo marcou o 13º melhor tempo, mantendo a 9ª colocação geral, enquanto Vicente De Benedictis subiu mais algumas colocações, passando a ocupar o 72º posto, após marcar o 78º tempo do dia.

10ª ETAPA (12/01) - COPIAPÓ / CHILECITO

Deslocamento: 686 km / Especial: 176 km

Essa fase contou com um deslocamento de 686 km, cruzando novamente a Cordilheira dos Andes com destino a Chilecito, retornando para terras da Argentina. Depois de enfrentar o frio e passar por belas paisagens da montanha, a especial teve uma abrupta mudança de temperatura. Foram 176 km pelas escaldantes dunas de Fiambalá, que, mesmo mais curta que os anos anteriores, pregou algumas peças nos competidores. Cyril Despres, andando forte desde o início na tentativa de ser mais rápido que Marc Coma, se perdeu. Quando notou o erro, andava no sentido contrário. Para piorar as coisas, além de demorar para encontrar a rota certa, nos últimos 15 km ficou preso no leito de um rio seco. Dessa forma, Marc Coma passou a ter 18min10s de vantagem no tempo acumulado. Jean Azevedo completou a etapa na 11ª posição e passou para o oitavo lugar. Vicente De Benedictis, que já tivera problemas no dia anterior, com uma pane elétrica que o deixou sem "road book", GPS e partida, enfrentou outros contratempos e abandonou a competição.

11ª ETAPA (13/01) - CHILECITO / SAN JUAN

Deslocamento: 164km / Especial: 622km

Esta etapa foi dividida em duas partes e a especial, realizada nos Andes chegando a altitudes de até 3.400 metros, teve como cenário os cânions da região com estradas bastante sinuosas, mas acabou encurtada em 100 km na sua parte final. Devido as fortes chuvas que vêm caindo na região de San Juan, provocando a cheia de vários rios que cruzavam o trajeto, a organização achou mais seguro diminuir o percurso, evitando colocar os participantes em risco. A notícia triste foi o abandono de mais um brasileiro, com problemas elétricos desde a nona etapa, Vicente De Benedictis foi obrigado a encerrar sua participação no Dakar 2011, e nem chegou a largar nesta 11ª etapa.

Cyril Despres voltou vencer, marcando o melhor tempo do dia e diminuiu em dois minutos a desvantagem para Marc Coma, segundo na etapa. Único brasileiro que permaneceu na prova na categoria motos, Jean Azevedo continuou com um bom ritmo e terminou o dia na 8ª posição, subindo para a 7ª colocação na classificação geral.

12ª ETAPA (14/01) - SAN JUAN / CÓRDOBA

Deslocamento: 123 km / Especial: 555 km

Mudando a rotina da competição, na penultima etapa do rally os caminhões foram os primeiros a largar e fizeram um percurso diferente e mais curto que os demais. Para as motos, 555 km de especial, com muita areia nos 100 primeiros quilômetros. Marc Coma venceu sua 5ª etapa nesta edição, mantendo a margem de 16 minutos sobre Cyril Despres. Com a desvantagem de ser o primeiro a largar, abrindo o caminho, Despres bem que tentou diminuir a diferença para o líder, chegando a dominar durante os primeiros 240 km da especial. Mas, na parte final, o espanhol deu o troco, vencendo com uma margem apertada (apenas 37 segundos). Helder Rodrigues foi o terceiro, logo à frente de Francisco "Chaleco" Lopez. Destaque, também, para o norte-americano Quinn Cody, o melhor estreante da competição, que finalizou a etapa na 6ª posição, logo atrás de Ruben Faria. Jean Azevedo completou a etapa em 12º, permanecendo na 7ª colocação geral, cinco minutos à frente do português Ruben Faria.

13ª ETAPA (15/01) - CÓRDOBA / BUENOS AIRES

Deslocamento: 645 km / Especial: 181 km

A etapa final do Rally Dakar 2011 ligou Córdoba à província de Santiago de Baradero, já na região de Buenos Aires. Apesar de um longo deslocamento de 645 km, o trecho decisivo contou com uma especial relativamente curta, de apenas 181 km. A derradeira etapa consolidou o terceiro título de Marc Coma na competição, mas também foi um "pesadelo" para alguns dos ponteiros, como o chileno Francisco "Chaleco" Lopez, que perdeu sua vantagem de 43 minutos para Helder Rodrigues e caiu da terceira para a quarta colocação geral.

Coma largou com uma vantagem de mais de 16 minutos sobre Cyril Despres e as chances de por tudo a perder eram pequenas, mas ainda existiam. Por isso, o grande desafio foi se manter concentrado nas longas retas do trajeto final. Despres fechou o dia como quarto colocado e Coma foi o quinto, apenas 1min30s atrás, mantendo a vantagem em pouco mais de 15 minutos. Os dois principais oponentes das edições mais recentes do rally estão, agora, empatados (com três títulos cada um). O vencedor da etapa foi Frans Verhoeven, que, depois de enfrentar vários problemas durante a competição, conseguiu reagir nos últimos dias e subiu para a 15ª colocação geral. Logo atrás completou Helder Rodrigues que aproveitou a falta de sorte de Chaleco Lopez e subiu ao pódio geral do rally. O brasileiro Jean Azevedo manteve sua estratégia e tocou sua moto na ponta dos dedos, garantindo a primeira colocação em sua categoria e a sétima posição geral no Rally Dakar 2011.

Classificação Geral Final - Motos

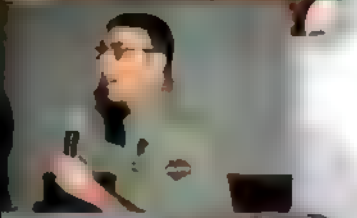
Pos.	Nº	Nome	Moto
1	1	COMA (ESP)	KTM
2	2	DESPRES (FRA)	KTM
3	4	RODRIGUES (PRT)	YAMAHA
4	3	LOPEZ CONTARDO (CHL)	APRILIA
5	10	PEDRERO GARCIA (ESP)	KTM
6	8	ULLEVALSETER (NOR)	KTM
7	**33**	**DE AZEVEDO (BRA)**	**KTM**
8	11	FARIA (PRT)	KTM
9	15	CODY (USA)	HONDA
10	21	CZACHOR (POL)	KTM

Classificação Geral Final - Quadriciclos

Pos.	Nº	Nome	Moto
1	252	PATRONELLI (ARG)	YAMAHA
2	255	HALPERN (ARG)	YAMAHA
3	269	LASKAWIEC (POL)	YAMAHA
4	253	DECLERCK (FRA)	POLARIS
5	263	COPETTI (ARG)	YAMAHA

Palestra Projeto 5 Continentes

Raphael Karan



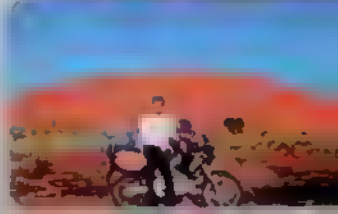
A palestra é fundamentalmente motivacional e de cunho cultural, visando estimular a busca dos objetivos. Aborda os seguintes tópicos: Sonho, objetivo, decisão, renúncia, planejamento, organização, perseverança, imprevistos, criatividade, limites e resultados.

Durante toda a apresentação, é exposta uma grande quantidade de imagens fotográficas, de vídeo e o material utilizado na expedição.

Raphael Karan

Administrador de empresas, ex executivo da área comercial de Shopping Center, idealizou o Projeto 5 Continentes, percorrendo sozinho, de moto, durante 8 anos, 54 países da América, Europa, Asia, Oceania e Africa.

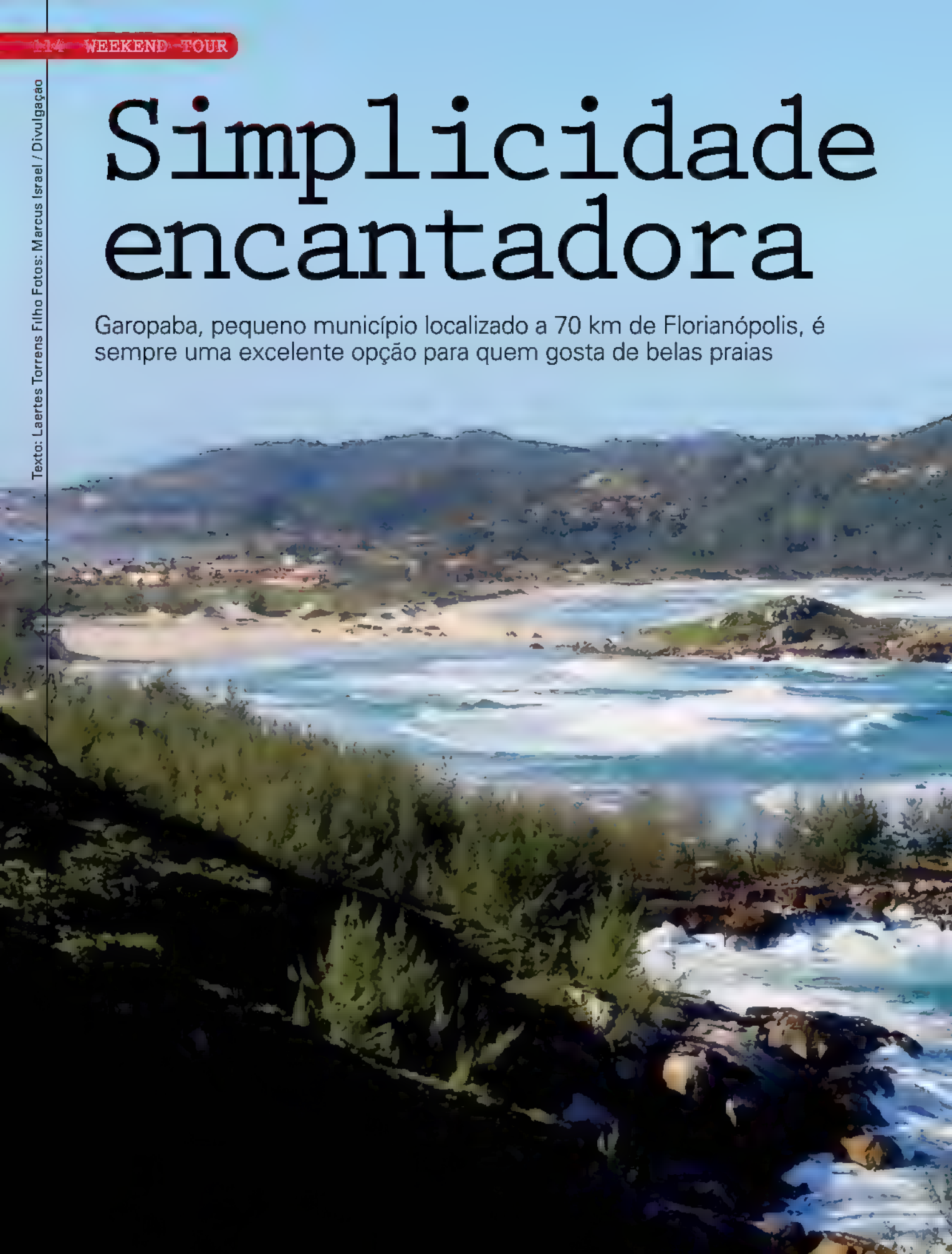
Entre 2004 e 2006 viajou de moto pelo Brasil, para 150 cidades de 11 estados, onde deu palestras e arrecadou alimentos para entidades assistenciais



Simplicidade encantadora

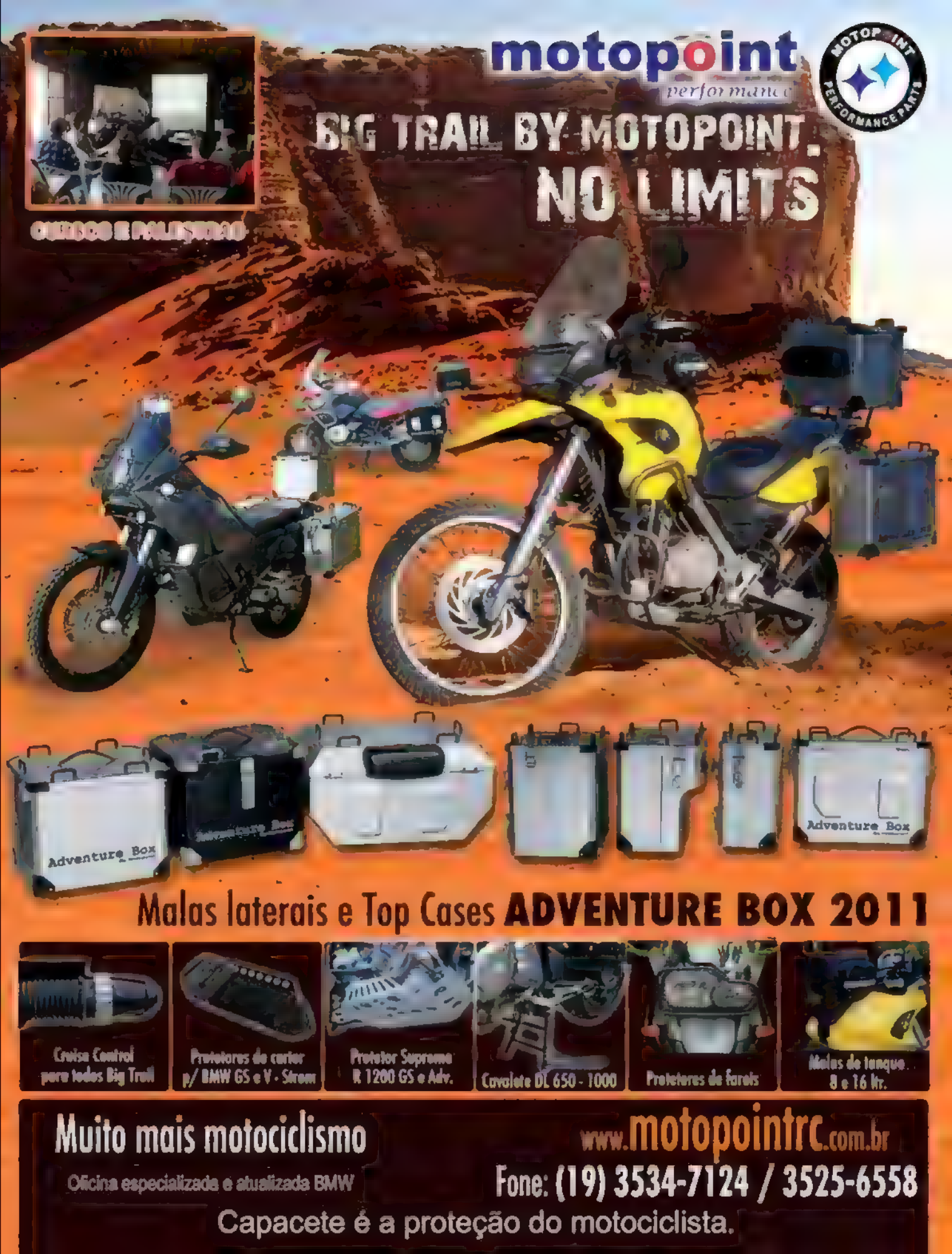
Garopaba, pequeno município localizado a 70 km de Florianópolis, é sempre uma excelente opção para quem gosta de belas praias

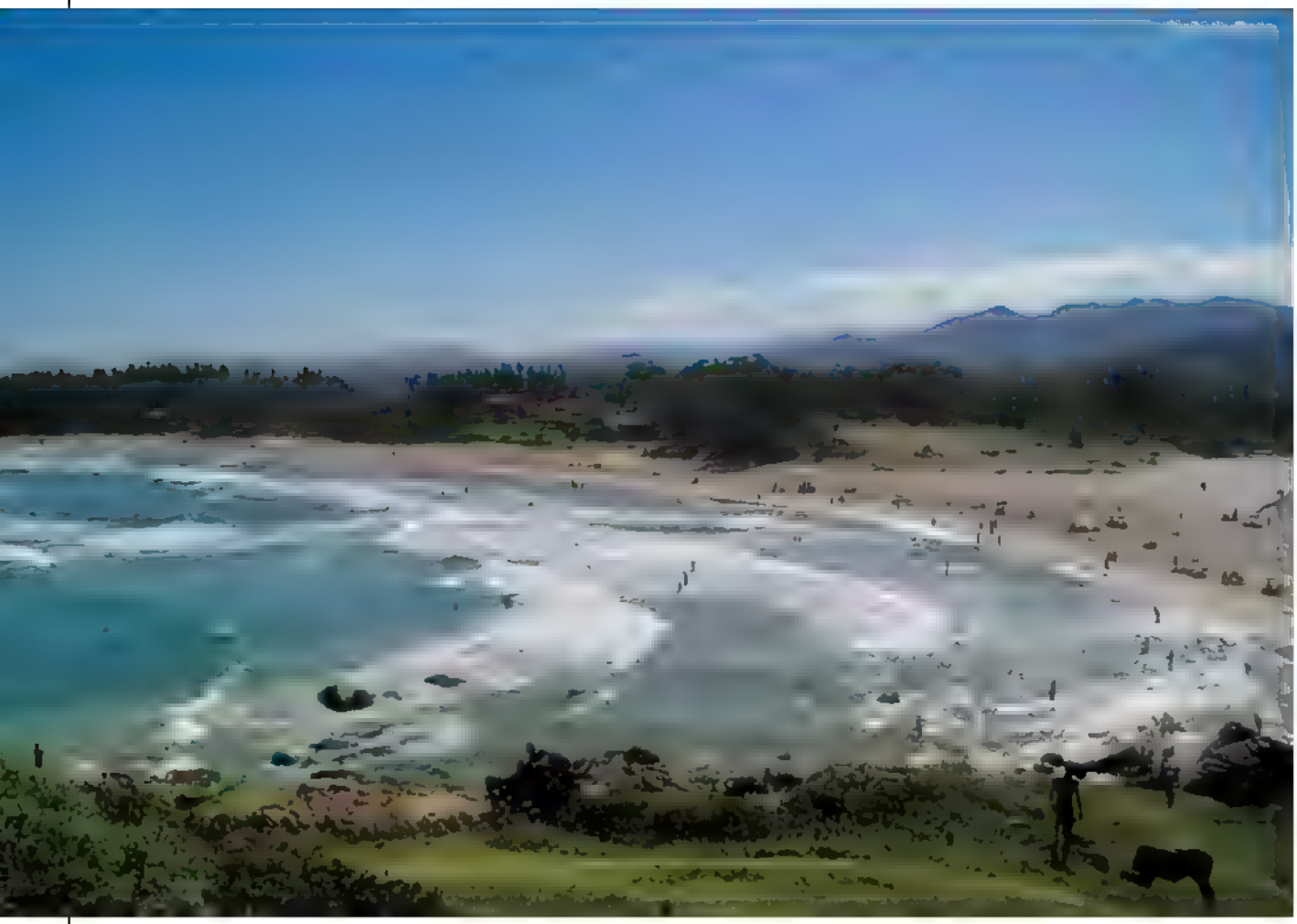
Texto: Laertes Torrens Filho Fotos: Marcus Israel / Divulgação



Para quem parte de São Paulo (capital), serão 750 km percorridos pelas rodovias BR 116 (Rodovia Régis Bittencourt) / BR 376 (Contorno Leste de Curitiba) / BR 376 / BR 101 até Imbituba, seguindo pela SC 434 por mais 15 km. Para quem parte de Porto Alegre (RS), a distância é de 411 km, e para quem sai de Florianópolis, é de apenas 74 km. Essas distâncias se referem a Garopaba (SC), um dos destinos mais concorridos do litoral de Santa Catarina. Uma cidade que encanta pela simplicidade e por sua beleza natural. Suas origens nos remetem a uma pequena vila de pescadores, uma atividade que continua a ser praticada na região, ainda a pesca artesanal é muito valorizada (principalmente a da tainha e da anchova).

Caso chegue logo cedo ou no fim da tarde, você poderá ver os pescadores chegando em seus barcos e arrastando as redes para a praia. Ao longo do dia, também irá cruzar com alguns costurando suas redes ou preparando seus barcos.


motopoint
performance
BIG TRAIL BY MOTOPOINT.
NO LIMITS
Adventure Box
Adventure Box
Malas laterais e Top Cases ADVENTURE BOX 2011
Cruise Control para todos Big Trail
Protetores de carter p/ BMW GS e V-Strom
Protetor Supremo R 1200 GS e Adv.
Cavalete DL 650 - 1000
Protetores de faróis
Malas de tanque 8 e 16 ltr.
Muito mais motociclismo
Oficina especializada e atualizada BMW
www.motopointrc.com.br
Fone: (19) 3534-7124 / 3525-6558
Capacete é a proteção do motociclista.



PELAS PRAIAS

Mas quem pensa que Garopaba é uma cidade pacata está enganado. O lugar ferve de atrações radicais e vale a pena rodar por lá e ir conhecendo os atrativos da região. Comece pela Praia de Garopaba. Localizada no centro, é a mais urbanizada e com melhor infra-estrutura. Ótima para banhos de sol e mar, caminhadas ou apenas para descansar apreciando um belíssimo cenário.

Atraídos pelas ondas, surfistas de todas as partes do país e do mundo visitam Garopaba, mesmo fora da temporada. Além de muito propícias para a prática do surf, as praias do município são famosas por receberem as mulheres mais bonitas do Brasil. É o caso da Praia da Ferrugem, onde a paquera rola solta. Ferrugem também é point noturno durante a temporada, com excelentes bares e casas noturnas.

Praia do Silveira, Gamboa e Praia Vermelha são outras que devem ser visitadas.

MIRANTES

A cidade tem diversas trilhas que levam às praias e mirantes naturais, como a Pedra Branca. Essas trilhas proporcionam momentos de relaxamento graças ao intenso contato com a natureza, de beleza esplendorosa.

ORIGINAL

Capacete é a proteção do motociclista.

Johnnie Wash

★ CUSTOMIZAÇÃO
★ LAVAGEM TÉCNICA
★ BOUTIQUE
★ PEÇAS E ACESSÓRIOS
★ OFICINA
★ BAR E DECK
★ SEMI NOVAS
★ TURISMO

WWW.JOHNNIEWASH.COM.BR | JOHNNIEWASH@JOHNNIEWASH.COM.BR
11 3064 1325 | AV. DR. CARDOSO DE MELLO, 870 - VL. OLIMPIA - SP

RADICAIS

No Sr ú, as enormes dunas poss b l tam a prát ca de sandboard, pequenas pranchas nas qua s você poderá "surfar" duna abaixo Mesmo que você não tenha o equ pamento, é possível alugá- o no local para cair na farra Já no Morro do Ferraz são fe tos os vôos panorâm.cos de asa delta a 130m de a t tude

TRANQUILIDADE

A c dade possu pousadas e hoté s aconchegantes e suas opções gastronômicas são excelentes Por á você irá encontrar ugares fantásticos, ideais para antares românticos O cardáp o nd cado obviamente, são os frutos do mar Para os apreciadores do "comer bem", segue uma d ca deve ser visitada também a partir de ma o, quando nicia se a temporada das tainhas, e é possivel saborear pratos de ic osos à base desse pe xe Outra boa oportunidade para ir até Garopaba são as festas trad cionais da c dade como a Quermesse e a Festa do Divino Ambas acontecem em unho

DICA

Ao visitar a reg ão, não de xe de vis tar a oja da Mormai Essa grife, que nasceu em Garopaba e ficou famosa mundialmente pe a qua idade de seus produtos, vem nvestindo no mercado motoc clístico, trazendo nov dades para os pi otos, como óc os e capacetes

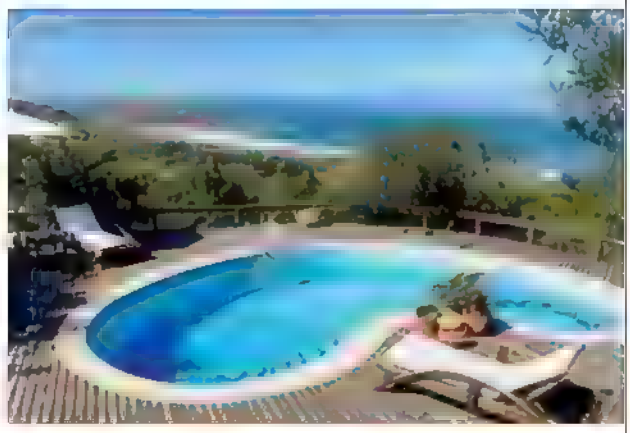
Sandboard

Treinamento físico personalizado
para motociclistas

Tenha mais disposição
em suas viagens e passeios

fuja da rotina

Treinamento com a personal trainer
e motociclista ELIANA MALIZIA
atendimento zona sul de São Paulo
telefone [11] 8888-0440



ONDE FICAR

Hotel Pousada da Lagoa
www.pousadadalagoa.com.br

Pousada Ferrujão
www.pousadaferrujao.com.br

Solar Mirador
www.solarmirador.com.br

ONDE COMER

Restaurante Zanoni (48) 3254-3391
Rodov a SC 434, km 3
www.restaurantezanoni.com.br

Armazém do Mar (48) 3254-4145
Rua Pto omeu Bitencourt, 44

8 anos
DE SUCESSO

SHOPPING
MOTO & AVENTURA

O MAIOR SHOPPING MOTOCICLÍSTICO DA AMERICA LATINA

50 LOJAS - CONFORTO - SEGURANÇA - PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO - ESTACIONAMENTO C/ SEGURO

MELHORES LOJAS PARA VOCÊ E SUA MOTO

CUSTOM / SPEEDY / TRAIL / NAKED / OFF ROAD / TOURING

Alameda Barão de Limeira, 71 - Centro - SP - Tel.: (11) 3337-2724

No trânsito somos todos pedestres

Texto Redação Fotos Divulgação/Yamaha

Aventura Ténéré

Novo modelo da cultuada família de motos deve aportar em breve no Brasil

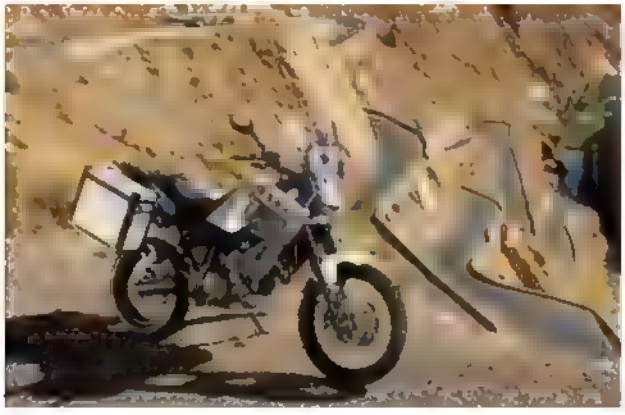
Os rumores se intensificam: aparentemente, a Yamaha prepara a chegada da XTZ 660 Ténéré. A data exata ainda é uma incógnita, mas o modelo "iminente" encontra-se em fase de adaptação. Para os estradeiros de plantão, é hora de comemorar. Afinal, é uma máquina feita sob medida para eles!

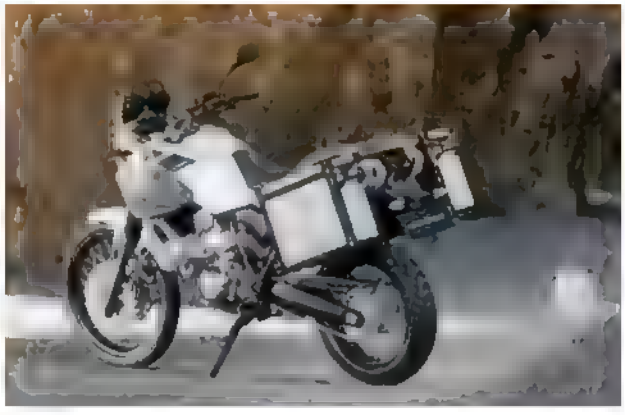
TRADIÇÃO

A família Ténéré surgiu em 1986, com a famosa Ténéré 600Z, que tem admiradores até hoje. Em seguida vieram os modelos XT 600 e XT660R, excelentes motocicletas para todos os tipos de uso e que consolidaram de vez o grande sucesso da linha. São produtos que convidam à aventura, seja nas estradas ou nas ruas (asfaltadas ou não).

A mais recente "representante" da família traz um motor monocilíndrico de 660cc refrigerado a líquido, o mesmo utilizado na XT660R, com cabeçote SOHC de quatro válvulas e câmbio de cinco marchas, e desenvolve 48cv de potência máxima. Este monocilíndrico não chega a assustar nem os iniciantes e conta com respostas suaves e progressivas, transmitindo ótimas sensações ao piloto, além de oferecer docilidade na condução (cortesia da curva de potência e do torque bastante linear).

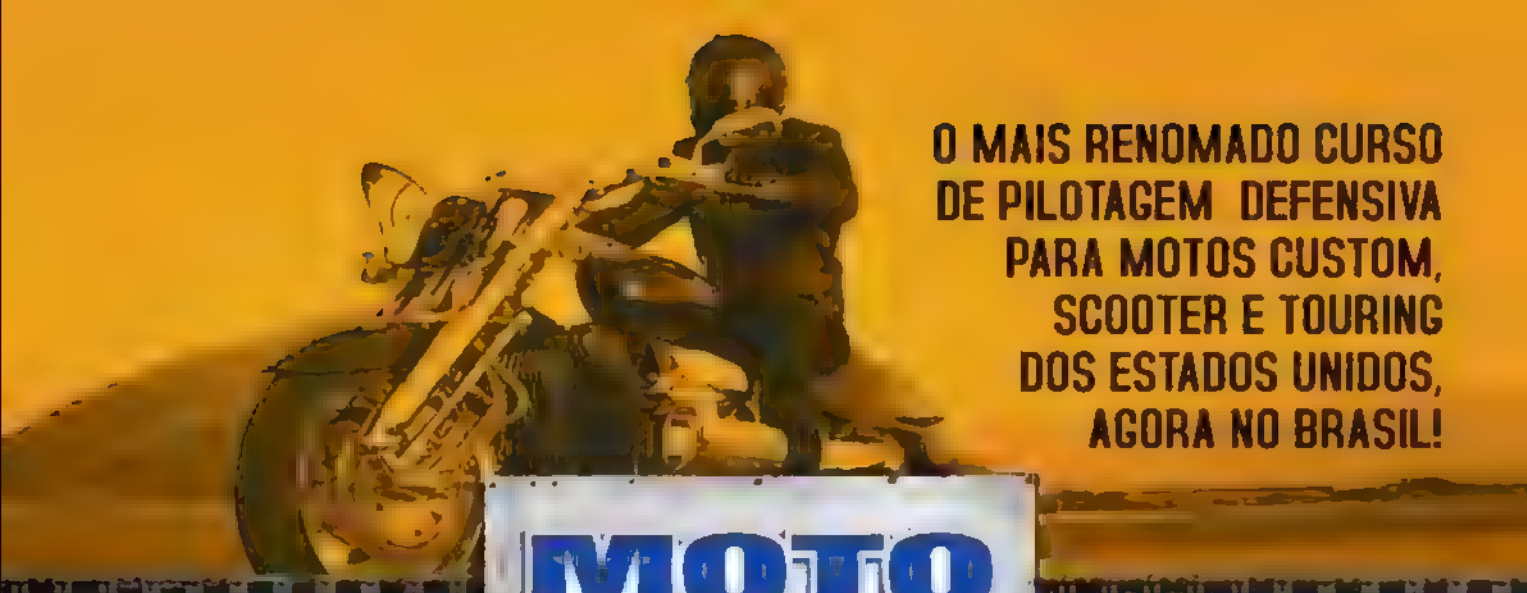
A ergonomia é ímpar, agradando à maioria dos usuários (independentemente de sua estatura). Com nome inspirado nos desertos africanos, a Ténéré renasceu para competir no mercado das Big Trails. Seu tanque de 23 litros é ideal para viagens de longa duração e o assento (em dois níveis) é confortável. Na traseira, o





destaque é a dupla ponteira, que dá um belo aspecto à máquina, assim como as alças de apoio e o bagageiro (para colocação do "top case"). A lanterna é formada por LEDs. Já os freios potentes são da prestigiada marca Brembo. O peso a seco é de 183 kg com tanque de combustível com capacidade para 22 litros. Provavelmente haverá três opções de cores: branco e vermelho, preto e cinza e "deserto khaki". O preço da nova Ténéré ainda não foi divulgado, mas deve oscilar entre R$ 27 mil e R$ 31 mil.

FICHA TÉCNICA XTZ 660 Ténéré	
Potência	48 cv à 6.000 rpm
Torque	5,82 kgfm à 5.500 rpm
Peso	206 kg
Capac. do tanque	23 ts
Altura do assento	895 mm



O MAIS RENOMADO CURSO DE PILOTAGEM DEFENSIVA PARA MOTOS CUSTOM, SCOOTER E TOURING DOS ESTADOS UNIDOS, AGORA NO BRASIL!

MOTO SCHOOL

Respeite a sinalização de trânsito

VENHA DOMINAR TÉCNICAS DE CONTROLE DA MOTO, PILOTAGEM DEFENSIVA, TÉCNICAS URBANAS E MUITO MAIS!

Grupos fechados e exclusivos para motos Custom ou outros modelos que não tenham como objetivo principal a velocidade, tais como Scooters ou Tourings. Indicado para motociclistas que praticam moto turismo, enfrentam o trânsito das grandes capitais e que buscam maior segurança e controle na pilotagem.

METODOLOGIA E TÉCNICAS AMPARADAS POR ESTUDOS DE UM DOS MAIS RENOMADOS CENTROS DE PILOTAGEM DO MUNDO, O MOTORCYCLE SAFETY FOUNDATION

ATENÇÃO INDIVIDUALIZADA. NÚMERO DE PARTICIPANTES LIMITADOS. INSTRUTORES DE ALTO NÍVEL E EXPERIÊNCIA

1 DAY PROGRAM

CURSOS PARA OS TIPOS DE MOTOS:

CUSTOM | TOURING | SCOOTER | PRIVATE CLASS

CURSOS REALIZADOS NAS PRINCIPAIS CIDADES DO BRASIL, INTERIOR DE SÃO PAULO E GRANDES CAPITAIS.
CADASTRE-SE NO SITE E CONFIRA AS DATAS DOS CURSOS.

www.motoschool.com.br | 11 5524.5684

Texto e fotos Raphael Karan

Sobre homens e máquinas

De moto, visitamos algumas das cidades que pontuaram a trajetória de um gênio da humanidade: Santos Dumont, o Pai da Aviação

A partir desta edição, o leitor confere os artigos da série "History Rider", uma das novas atrações de "Moto Adventure". Nela, Raphael Karan percorrerá os caminhos que levam às cidades natais de grandes personagens da história do país. A começar de um gênio que iluminou não apenas o nosso passado, mas o da humanidade: Alberto Santos Dumont, o Pai da Aviação.

O desejo de voar como os pássaros acompanhou o homem desde os primórdios de sua história. Mas foi em 20 de julho de 1873 que esse sonho começou a tornar-se realidade. Naquele dia nasceu Alberto Santos Dumont, em um sítio chamado Cabangu, próximo da cidade de Palmira, hoje, rebatizada de "Santos Dumont", em Minas Gerais.

O pai de Alberto, Henrique Dumont, engenheiro de ascendência francesa, foi responsável pela construção de um trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil na subida da Serra da Mantiqueira, tendo instalado seu canteiro de obras na localidade de Cabangu. Ele e a esposa, Francisca Santos, tiveram oito filhos. O sexto rebento viria a ser o Pai da Aviação.

Ao concluir a empreitada da construção da estrada de ferro, Henrique Dumont mudou-se com a família para a cidade de Valença (atualmente, município de Rio das Flores), onde passou a dedicar-se ao plantio de café. Comprou a Fazenda Andreúva, a 20 km de Ribeirão Preto (SP). E no decorrer dessa nova atividade, chegou a ter 60 fazendas e 30 milhões de pés de café, produzindo quatro milhões de sacas por ano.

A fazenda de Henrique Dumont progredia, tornando-se a mais moderna da América do Sul, com cinco milhões de pés de café, quase uma centena de quilômetros de ferrovias e sete locomotivas. Henrique, nessa época, ficou conhecido como "O Rei do Café". Ele teve um papel fundamental na trajetória do filho Alberto, pois, notando seu fascínio por máquinas (que abundavam na fazenda Andreúva), direcionou os estudos do rapaz para a mecânica, física, química e eletricidade, mas sem fazer questão que ele se formasse em Engenharia.

Santos Dumont, aos sete anos, dirigia os "locomoveis" (máquinas a vapor) da fazenda. Aos dez anos já havia lido todos os livros de

Julio Verne "Vinte Mil Léguas Submarinas", "Cinco Semanas Num Balão", "Da Terra à Lua" etc., e aos doze foi autorizado pelo pai a dirigir as locomotivas Baldwin. Consertava a máquina de costura da mãe e acabou fazendo a manutenção dos separadores de café da fazenda.

RUMO À EUROPA

Em 1891, Alberto, já com 18 anos, emancipado pelo pai, foi a Paris (França) completar os estudos e perseguir o sonho de voar – que, na verdade, se manifestara anos antes, com a visão nos céus de São Paulo de um balão livre (aqueles que fazem sua ascensão sem nenhum tipo de dirigibilidade, ficando ao sabor das correntes aéreas). Ao chegar a Paris, Alberto se admirou com os motores de combustão a petróleo, que começavam a aparecer, impulsionando os primeiros automóveis. Comprou um para si, de modo a poder estudar todo o seu funcionamento. E logo estava promovendo e disputando as primeiras corridas de automóveis em Paris.

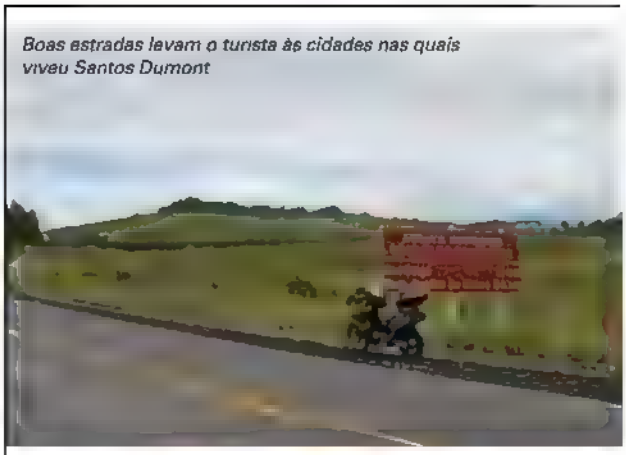
Tornou-se adepto do balonismo e, após alguns voos, decidiu projetar seu primeiro balão. De dimensões muito reduzidas, algo incomum na época, batizou-o de "Brasil". Depois projetou e construiu uma série de dirigíveis – e foi com um deles, o de número 6, que, em 04 de novembro de 1901, arrebatou o prêmio Deutsch, no valor de 100 mil francos, uma pequena fortuna na época. O prêmio fora criado pelo milionário francês Henri Deutsch (a quantia seria entregue a quem conseguisse decolar do Parque de Saint Cloud, contornando a Torre Eiffel e voltando ao ponto de partida em um percurso de 11 km e no tempo máximo de 30 minutos). Alberto não pegou o dinheiro para si. Ao contrário, distribuiu-o entre sua equipe e trabalhadores. Anos mais tarde, no dia 13 de setembro de 1906, Dumont realizou o primeiro voo do legendário 14 Bis. Era a primeira vez que um aparelho mais pesado que o ar se elevava por seus próprios meios, permanecendo no ar por algum tempo. A fama de Dumont espalhou-se rapidamente por vários países da Europa.

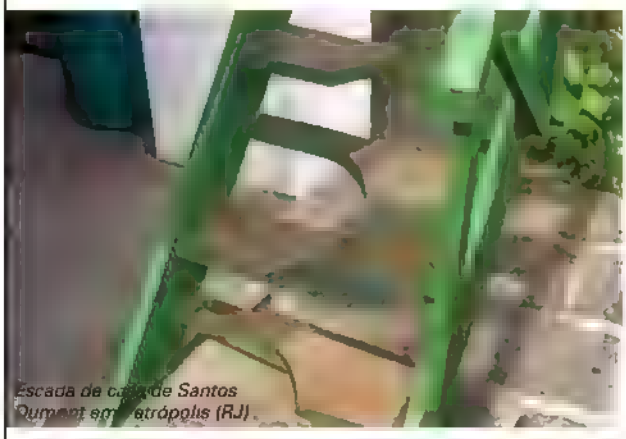
O PRIMEIRO VOO

Com este mesmo invento, mas com um motor mais potente, Santos Dumont conseguiu realizar, em 23 de outubro do mesmo ano, o primeiro voo do mundo mais pesado que o ar, devidamente homologado, mantendo-se no ar por uma distância de 60 metros, nivelado a uma altura entre 2m e 3m. Assim arrebatou mais 3 mil francos do prêmio Archdeacon, oferecido pelo Aeroclube de França, que destinava-se a premiar o primeiro piloto que conseguisse voar por mais de 25 metros em um voo nivelado. Mais uma vez, o prêmio foi doado para a sua equipe e para a população carente de Paris.

Santos-Dumont recebeu diversas homenagens por toda a Europa, nos EUA e América Latina, em especial no Brasil, onde foi recebido com honras, festas e euforia. Seus projetos foram aperfeiçoados por outros aviadores e projetistas, já que ele não os patenteava e não desejava adquirir bens materiais com suas invenções. Em 1909, cansado e com a saúde abalada, o gênio projetista, financiador, construtor e piloto, Santos-Dumont, resolveu deixar de lado os projetos aeronáuticos.

Boas estradas levam o turista às cidades nas quais viveu Santos Dumont





Escada de casa de Santos Dumont em Petrópolis (RJ).

VISITE NOSSA LOJA E OFICINA

VISITE TAMBEM NOSSA LOJA VIRTUAL !

PAGUE EM ATE 6 VEZES NO CARTÃO

*Parcelamos em todos os cartões. (Parcela mínima [illegible])

PROVER MOTOS

CAPACETE SHARK EVOLINE

Intercomunicador Scala Rider
Team Set PRo, Q2 e G4

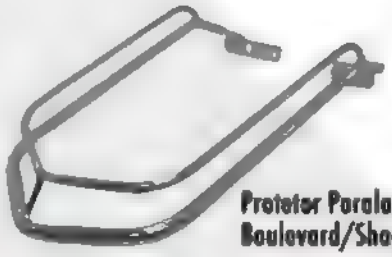
Bota Impermeável
(com Membrana GORE-TEX®)

DIVERSOS EQUIPAMENTOS PARA SUA CUSTOM. CONSULTE-NOS!

PRotetor Motor
Vulcan 900/Midnight/Harley

Plataformas FMV
Mid/HD/Shadow/Boul

Sissy-bar
Midnight 950/Boulevard
/Shadow/Harley



Protetor Paralama
Boulevard/Shadow 750

Guidão T-Bar e V-Bar
Shadow/Drag/Mirage

Bauleto E55 MAXIA
(Disponível versão Tech)

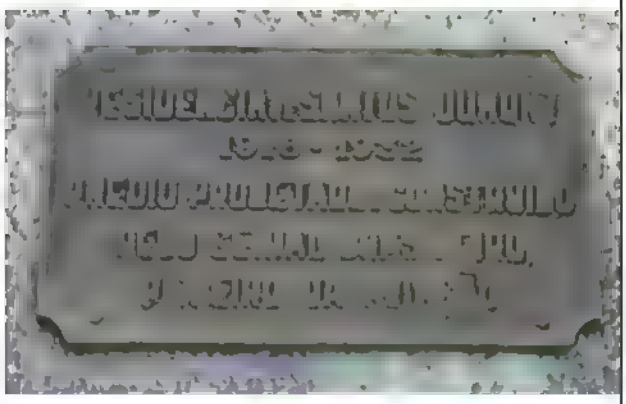
Bagageiro Paralama Boulevard/Drag Star

Suporte para Bauleto Custom
Drag/Sh/Boul/Midn

Capacete é a proteção do motociclista.

DESPACHAMOS PARA TODO O BRASIL

[illegible]



REVISITANDO A HISTÓRIA

Inspirada por uma biografia tão fascinante, "Moto Adventure" foi à cidade de Santos Dumont (MG) saber mais sobre este ilustre personagem histórico. Deixamos a capital paulista pela Rodovia Fernão Dias e, na altura do Km 760, acessamos a Vital Brasil (BR 267) em direção a Cambuquira, Caxambu e Juiz de Fora. Esta estrada, que faz parte do "Circuito Montanhas Mágicas da Mantiqueira", foi recentemente recapeada, ficando com asfalto e sinalização excelentes. O caminho serpenteia por fazendas e quase não se avistam construções.

Ao longo do trajeto, paramos para conhecer Bom Jardim de Minas e descobrimos uma igreja, situada no ponto mais alto da cidade, que é cercada por tumulos. Difícil saber se a igreja fica no cemitério ou se cemitério possui uma igreja em seu interior. Mais tarde almoçamos em um restaurante típico mineiro. A proprietaria nos dizia "As moças fazem gosto em se casar lá". A história mostra que até 1801, no Brasil, as famílias católicas disputavam ferrenhamente o privilégio de terem seus entes enterrados em "solo santo", ou seja, dentro de igrejas. Depois foram proibidos os sepultamentos nessas condições, por uma questão de saude publica.

A viagem continuou e chegamos à cidade de Santos Dumont. Logo em seu acesso vimos uma réplica do 14 Bis. No centro há outro monumento, réplica da Torre Eiffel, com um dirigível contornando-a, que também homenageia o nosso herói. Mas a atração principal fica a 16 km do centro, exatamente onde Alberto nasceu.

FAZENDA CABANGÚ

Atualmente, o lugar onde nasceu Santos Dumont - a Fazenda Cabangu, sob a guarda do Ministério da Aeronáutica e preservada pela Fundação Casa de Cabangu - tornou-se um museu. A casa, restaurada e preservada, abriga um vasto acervo. Por exemplo, o original de uma gravura famosa do cartunista George Goursat, grande amigo de Dumont, acha-se pendurado em uma das paredes. Há, também, três pavilhões construidos para abrigar uma infinidade de documentos, fotos, réplicas e objetos que contam a história do Pai da Aviação.

Depois de conhecer a cidade natal de Santos Dumont, a viagem seguiu para a cidade de Petrópolis, região serrana do estado do Rio de Janeiro, onde Alberto passava os verões quando estava no Brasil. Lá, fomos conhecer "A Encantada", nome da casa que Dumont construiu após uma aposta com amigos - a de que seria capaz de erguer a construção em um pequeno espaço do morro do Encanto. Na época, não se construía em terrenos tão pequenos e íngremes. Obviamente, ele ganhou a aposta!

ESTILO

A Encantada possui três andares. No térreo fica o porão (que era usado como oficina). Subindo uma íngreme e curiosa escada (em forma de raquete e que obriga a pessoa a iniciar a ascensão com o pé direito) adentram-se as salas de estar e de jantar, biblioteca e estudo - tudo em um mesmo espaço aberto. O acesso ao quarto e banheiro é feito por outra escada, tão ou mais íngreme que a primeira, com os degraus no mesmo formato, porém, a ascensão agora começa com o pé esquerdo. Isso porque o corrimão fica do lado esquerdo, também. Uma porta lateral dá acesso ao alto do

MOTOSTREET

COMPRE PELA INTERNET

WWW.MOTOSTREETMOTOS.COM.BR

COMPLETA LINHA DE ACESSÓRIOS PARA SUA BMW

VISA ACEITAMOS TODOS OS CARTÕES

AS MELHORES MARCAS ESTÃO AQ | TUDO EM ATÉ 10X SEM JUROS | DESPACHAMOS PARA TODO O BRASIL

MOTOSTREET Motos

MOTOSTREET Moto

terreno, no nível do telhado, onde há um mirante para observações astronômicas. Aí, Alberto contemplava as estrelas com seu telescópio. Na parte mais alta do telhado há, também, uma bandeira do Brasil quando hasteada, ela indicava a presença do ilustre proprietário. Ao verem a bandeira, seus amigos sabiam que podiam visitá-lo.

A cômoda espaçosa e com muitas gavetas também servia de cama. E para que seu colchão não se movesse, as extremidades eram suavemente inclinadas para cima.

No banheiro há um chuveiro com aquecimento a álcool, comum na época, feito com um balde perfurado e dividido ao meio, com entradas para água fria e quente (e duas correntes para dosar a temperatura).

ÚLTIMOS DIAS

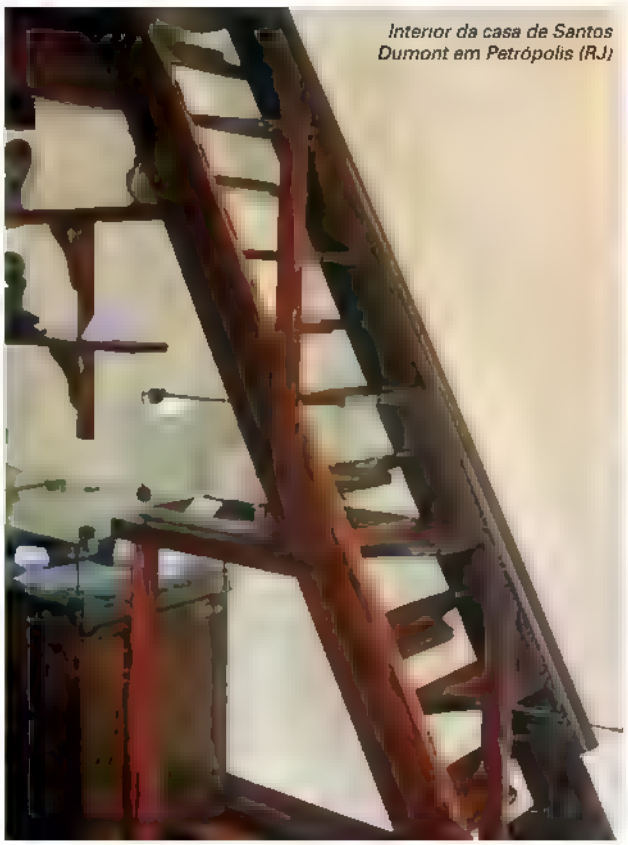
Santos Dumont não se limitou a morar em Palmira (MG), Petrópolis (RJ) e Paris (França). Em seus últimos anos de vida, com apenas 59 anos de idade e cada vez mais debilitado física e psiquicamente, regressou da Europa e instalou-se no balneário de Guarujá, próximo a São Paulo, onde ficou sob cuidados de familiares.

Era o ano de 1932 e a Revolução Constitucionalista irrompera, objetivando derrubar a ditadura de Getúlio Vargas. Mas o governo reprimiu brutalmente o movimento.

Na manhã de 23 de julho, Alberto, caminhando na praia, auxiliou um garoto com sua pipa colorida de papel, levando-a ao alto. Mas ao olhar para o céu, avistou, na linha de horizonte, uma esquadrilha aérea em movimento. Eram aviões do Governo Federal rumando para o Porto de Santos. Sua missão: bombardear um cruzador paulista ancorado. Brasileiros matavam brasileiros e, para isso, serviam-se da máquina que ele inventara com tanto amor e dedicação. Dumont voltou para casa. E naquela mesma noite, suicidou-se. Triste fim para um grande homem.

Suas conquistas, porém, permanecem conosco. E rodar pelos lugares onde Santos Dumont viveu é uma forma de celebrar sua memória. Prepare a moto e o coração... e boa viagem!

Raphael Karan pilota uma Honda XL 1000 Varadero e tem apoio da Tutto Moto e Shoei



Interior da casa de Santos Dumont em Petrópolis (RJ)

TRANSPORTAMOS SUA MOTOCICLETA

com agilidade, eficiência e principalmente

COM MUITO CUIDADO !

Transporte Oficial da Rev. Moto Aventura

Chaccur Racing

Transportes de motos

SOMOS ESPECIAUSTAS EM TRANSPORTE DE MOTOS CUSTOMIZADAS

ATENDEMOS VÁRIAS LOJAS E CONCESSIONÁRIAS DE MOTOS

Respeite a sinalização de trânsito.

ENTRE EM CONTATO CONOSCO E CONFIRA !

ORÇAMENTO SEM COMPROMISSO

CEL.: 9479-0563 / ID: 55*11*70771 – PEDRO CHACCUR

WWW.CHACCURRACING.COM.BR

Texto e Fotos Paulo José de Sousa

Durabilidade e rendimento

Em destaque, os atributos do cilindro revestido

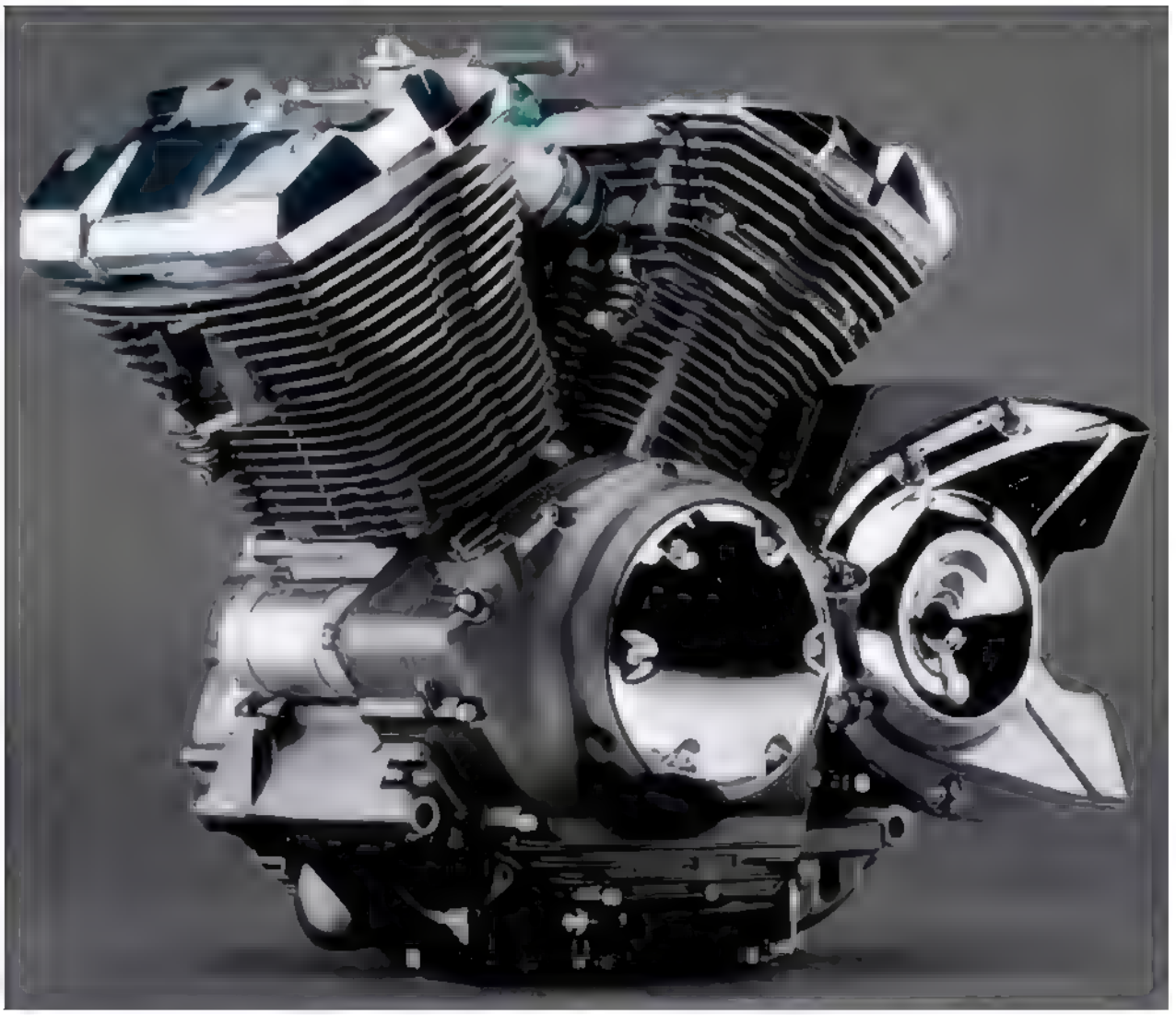
Com a evolução dos motores, as exigências de "durabilidade e potência" estão cada vez mais rigorosas. O leitor sabe o que é um "cilindro revestido"? Bem, não se trata de uma "obra de arte" – mas, sem dúvida, é uma "arte" da engenharia!

O comprometimento com a durabilidade, economia e desempenho fazem com que tudo evolua a favor deste equilíbrio. Por exemplo: o pistão de ferro fundido há tempos deu lugar ao de "liga" de alumínio fundido, mais leve, com boa resistência mecânica e eficaz dissipação de calor. Porém, surgiram algumas diferenças no "coeficiente" de dilatação térmica e dissipação do calor do pistão em relação ao cilindro, que passou a ter sua parte externa em alumínio, embora ainda tivesse sua "camisa" (parte interna) de ferro fundido.

A tecnologia do revestimento cerâmico superou os desafios impostos pelas diferenças de coeficientes. Atualmente, as motos com tecnologia de ponta têm os cilindros feitos totalmente de alumínio e revestidos com uma fina camada de material de base cerâmica, determinante para aumentar a dureza e melhorar a resistência ao atrito.

O revestimento tem grande capacidade de dissipação de calor, preserva a película do óleo e oferece altíssima resistência ao desgaste. No conjunto, mantém uma folga constante entre as peças, eliminando as possíveis distorções geométricas quando submetido às altas temperaturas, ampliando a vida útil do conjunto cilindro, pistão e anéis.

O cilindro fabricado com essa tecnologia pode tanto receber um pistão convencional (alumínio) como um pistão



forjado (alumínio "compactado"), que conta com uma durabilidade ainda maior. O processo de "forjamento" possibilita exatidão na confecção da peça, superando as tecnologias anteriores.

No Brasil, a Yamaha já utiliza estas tecnologias também em seus modelos de baixas cilindradas. Por exemplo, na YS 250 Fazer, que apresenta cilindro de alumínio revestido de "níquel fósforo" e pistão forjado. Ambos compõem o conjunto que garante ao modelo maior durabilidade em relação aos de mesma cilindrada sem essa tecnologia. Com isso, além da durabilidade, o motor tem um ganho significativo de potência, assegurando menor atrito de seus componentes (sendo, portanto, bastante utilizados nas competições mundiais, on e off road).

CURIOSIDADE:

Saiba como calcular a velocidade média do pistão.
Volume exato do motor: 249,00 cm^3
Cilindro: diâmetro interno e curso: 74,0 X 58,0 mm

Fórmula: Vm = 2x cxn/60000= m/seg
Sendo: Vm = velocidade média do pistão
c= curso do pistão (pm ao pms)
n= rotação desejada (rpm) do motor
3,6 = fator de conversão de m/seg para km/h
Resolução: Vm= 2 x 58,00 x 10 000/60 000 = 19,33 m/seg
19,33 x 3,6 = 69,59 km/h
Resposta: velocidade média do pistão da fazer 250cc quando o motor está a 10 000 rpm= 69,6 km/h

Texto e fotos Adao "Metais" e Luci Antunes

Nos caminhos do Rally

Casal apaixonado pelo Rally Dakar encarou 11.500 km de rotas brasileiras, argentinas e chilenas

Em 1977, o francês Thierry Sabine se perdeu no deserto da Líbia enquanto disputava o Rally Abidjan-Nice na categoria "Motos". Ficou alguns dias completamente só e, eventualmente, foi resgatado por uma aeronave. Mas voltou à França "enfeitiçado" pelo deserto. Prometeu, assim, que dividiria essa paixão com o máximo possível de pessoas. Sabine imaginou uma rota que começasse na Europa e cruzasse desertos, terminando em Dakar. O projeto tomou forma rapidamente: a conjunção dos nomes das cidades de largada e chegada da competição, Paris e Dakar, se tornou conhecida nos quatro cantos do mundo e virou sinônimo da maior prova off road já criada.

O Dakar abriu as portas para um mundo desconhecido: a África. Tornou-se, também, símbolo de desafios e superações. Mas devido à falta de segurança, guerras e ações de grupos terroristas, em 2008 a prova foi cancelada. A partir de 2009, passou a ser disputada em terras argentinas e chilenas. Tal mudança não tirou o charme (nem diminuiu os desafios) deste rally, que continua a atrair os melhores pilotos. Sem contar milhares de fãs, como Adão "Metais" e sua esposa, Luci Antunes. A paixão da dupla pelo rally é tamanha que, pela segunda vez, eles prepararam sua moto, uma KTM 990, e foram para estrada atrás do Dakar. Saiba mais no relato de Adão "Metais".

Sou fã do Rally Dakar e, novamente, decidi vivenciar a experiência de estar aí, em meio às máquinas, equipes e pilotos. Traçei um objetivo: ir a Buenos Aires (Argentina) ver e fotografar os veículos mais famosos do Rally Dakar. E assim o fizemos, eu e Luci, minha esposa e companheira de viagens.

Saímos de São Paulo (SP) no dia 26 de dezembro pela Rodovia Castelo Branco, rumo a Ourinhos (SP). E de lá, seguimos para Londrina, Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu, já na Argentina, passamos a noite em Puerto Iguazu. No primeiro dia rodamos 1.100 km, saindo de São Paulo às 06h00 e chegando a Puerto Iguazu às 18h30, apenas com rápidas paradas para reabastecer e para breves refeições. Um ponto negativo foram os pedágios nas rodovias do Paraná (que cobram, em média, R$ 5,00 para motos).

NA ARGENTINA

De Puerto Iguazu, seguimos pela Rota 12 até Posadas, onde almoçamos e abastecemos a moto sob um calor de 38 graus, com sensação de 50 graus no asfalto – coisas de uma aventura de moto! De Posadas, seguimos pela Rota 14 até Concórdia, onde passamos a noite. O segundo dia rendeu pouco, devido ao desgaste físico decorrente do calor (que acaba reduzindo a "tocada"). No terceiro dia saímos cedo de Concórdia e, às 14h00, já estávamos na capital portenha, Buenos Aires. Encontramos-nos com

Estradas argentinas e chilenas foram percorridas nesta viagem

Em tempos de mudanças de distribuidora e concessionárias, é bom demais você contar com uma coisa que não muda:

www.hdpoint.com.br R. Pernambuco, 18 B. Camboriú SC Tel: 0xx47 3360 7408 www.mbpimenta.com.br R. Guaipá, 603 Vila Leopoldina SP Tel: 0xx11 3649 1400

um grande amigo, o argentino Pablo Pernhard, que mora em São Paulo há muitos anos e passava férias em Buenos Aires. Assim, descansamos durante dois dias sob uma temperatura média de 35 graus.

Pudemos conhecer um pouco de Buenos Aires, que é um espetáculo à parte e ostenta um visual de cidade européia em plena América do Sul. Vale ressaltar que o trânsito nas grandes avenidas não é muito diferente de São Paulo, requerendo a mesma atenção e cuidado. Os argentinos são muito receptivos, com os brasileiros e o assunto nas emissoras de rádio, TVs e jornais, naquele momento, era o Rally Dakar. As equipes de competição já estavam nas ruas, concentrando-se para a largada, que sairia do centro de Buenos Aires no dia 01 de janeiro (com seus enormes caminhões, carros, quadriciclos e motos).

FORTES EMOÇÕES

E lá estávamos nós, vivenciando de perto cada emoção do maior rally do planeta. Eram russos, norte-americanos, asiáticos, italianos, espanhóis e pilotos de todo o mundo estavam presentes. Conversamos com eles, tiramos fotos e combinamos de nos encontrar novamente ao norte do Chile, perto da cidade de Calama. Àquela altura, todos ainda estavam limpos e preparados para a largada. A partir daquele ponto a aventura "mudaria de cor". Nos 15 dias seguintes, os pilotos - verdadeiros heróis - enfrentariam desertos, dunas altíssimas e climas hostis em cenários inóspitos.

NO RUMO DO DAKAR

Eu, Luci e nosso amigo, Pablo, partimos de Buenos Aires atrás da turma do rally no dia 31 de dezembro, às 06h00. Seguimos pelo centro da Argentina (Rota 7) em direção a São Luis, simpática e bonita cidade onde nos hospedamos para a noite de Réveillon. Celebramos a virada em um restaurante no centro, onde fomos muito bem acolhidos pelos "hermanos". No dia seguinte, seguimos pela Rota 7 em direção a Mendoza. Nosso desafio era atravessar a famosa cordilheira dos Andes. É a parte da viagem recomendada aos amantes de aventuras sobre duas rodas. Passamos ao lado da montanha mais alta das Américas, com 6.959 metros de altura, o Cerro do Aconcágua. A estrada segue entre as montanhas, que, de tão altas, muitas vezes não permitem que se enxerguem seus cumes.

Conhecemos a famosa Puente Del Inca, formada por sedimentos acumulados ao longo dos anos pela ação do Rio Las Cuevas, que desce por todo o vale das Cordilheiras. Segundo os historiadores, sob esta ponte estão as ruínas de um hotel construído nos anos 1940 (e destruído por uma avalanche de gelo).

ALÉM DA FRONTEIRA

Passamos pela aduana chilena - um pouco demorada, por sinal. Vale lembrar que, para entrar no Chile, as motos e bagagens passam por uma vistoria (não é permitido levar qualquer tipo de alimento, estes são prontamente apreendidos). Pagamos o pedágio das motos para passar pelo túnel e continuamos por belas paisagens. Descemos a famosa Estrada dos Caracoles e, no caminho, encontramos enormes carretas que cruzam a cordilheira dia e noite em uma rota estreita, sinuosa e de alturas impensáveis.

Encontramos, também, vários brasileiros, tanto seguindo para o Chile como voltando em direção da Argentina. Terminamos o dia na estrada Pan-Americana, perto de Santiago, em uma pequena e acolhedora cidade, Los Andes.

No dia seguinte, rumamos pela Pan-Americana em direção ao norte do Chile. A estrada é de excelente qualidade, sem contar o visual deslumbrante do Pacífico, com montanhas e desertos. Paisagens realmente inesquecíveis! Se tivéssemos parado em todas as vezes que Pablo quis fotografá-las, ainda estaríamos lá! Chegamos ao final do dia, em La Serena, antiga cidade litorânea do Pacífico. Passamos a noite ali e, no dia seguinte, aproveitamos para revisar as motos. Enquanto Pablo foi trocar os pneus de sua GS800, aproveitei para ir à concessionária KTM comprar alguns acessórios.

MAIS ESTRADA...

No dia seguinte, continuamos na Pan-Americana rumo a Calama, atravessando o deserto do Atacama (Chile), região de altitude elevada com vento e frio intensos, além de ar extremamente seco, a ponto de trincar a pele e os lábios. Tivemos que parar para colocar as roupas de chuva por cima do traje de couro, para manter a temperatura do corpo. Não chove naquela região, que é sempre árida, seca e fria. Uma beleza realmente exótica, com montanhas e dunas de areias coloridas.

Neste trecho da estrada recomendo atenção e um planejamento redobrado, uma vez que os pontos habitados (e principalmente,

SpeedMaster

Curso SpeedMaster de Pilotagem Preventiva

Organizamos cursos e palestras de segurança para motoclubes e empresas.
Aulas práticas ou teóricas em circuitos ou na própria empresa.
Qualquer tipo de moto. Curso Esportivo em Piracicaba, SP.

- Ministrado pelo jornalista e piloto Geraldo Tite Simões
- Amplo material didático
- Noções de pilotagem na cidade e na estrada

HONDA PIRELLI SBK

Informações: info@speedmaster.com.br
(11) 5681-4518 / 9458-7351

...ui, ao lado de um carro do rally.

os postos de gasolina) são distantes um do outro. Ao anoitecer, ainda estávamos a uma distância de 300 km de Antofagasta e, por sorte, achamos no mapa uma pequena cidade litorânea, Tal Tal, a 25 km da rota principal, saindo por via secundária em direção ao Pacífico. É outro local bonito e acolhedor. As pessoas se interessam pelos viajantes, tirando fotos, fazendo perguntas e querendo informações sobre a viagem. Para quem estiver cruzando a Pan-Americana, eis aí uma parada muito agradável.

Em outra manhã de partida, tínhamos pela frente 478 km até Calama. Em Antofagasta saímos da Rota 5 Pan-Americana e seguimos pela Rota 25 até Calama. A cidade fica no meio do deserto, ao lado da maior mina de cobre a céu aberto do mundo, Chuquicamata. Operando a 90 anos, a mina tem dimensões assombrosas (4,3 km de largura, 3 km de comprimento e 850 metros de profundidade) e funciona 24 horas, com seus imensos caminhões transportando cobre e outros minérios. Informaram-nos que a mina representa boa parte das exportações chilenas de cobre para o mundo todo, em especial, para a China e os EUA.

JUNTO AOS PILOTOS

Nos arredores de Calama, já estava pronto o acampamento da competição do rally. O governo local oferece às equipes uma área equivalente a dez campos de futebol, cercada por telas, no meio do nada e sem água e luz. Estávamos visitando o local quando avistamos uma nuvem de poeira se aproximando do acampamento, o que indicava a chegada das primeiras equipes. Naquele momento já havia uma multidão de torcedores e entusiastas aguardando a chegada das equipes, com a mesma curiosidade que nós, fotografando e filmando cada movimento dos pilotos que iam surgindo. Isto continuou até a madrugada.

Passamos dois dias ali e seguimos para Paço de Jama, divisa do Chile com a Argentina, enquanto o rally seguia para Arica, divisa com o Peru. Fomos para São Pedro do Atacama, cidade pequena e famosa, onde encontramos canadenses, australianos e norte-americanos com suas potentes motos. Tivemos o prazer de trocar valiosas informações sobre viagens.

ARGENTINA, NOVAMENTE

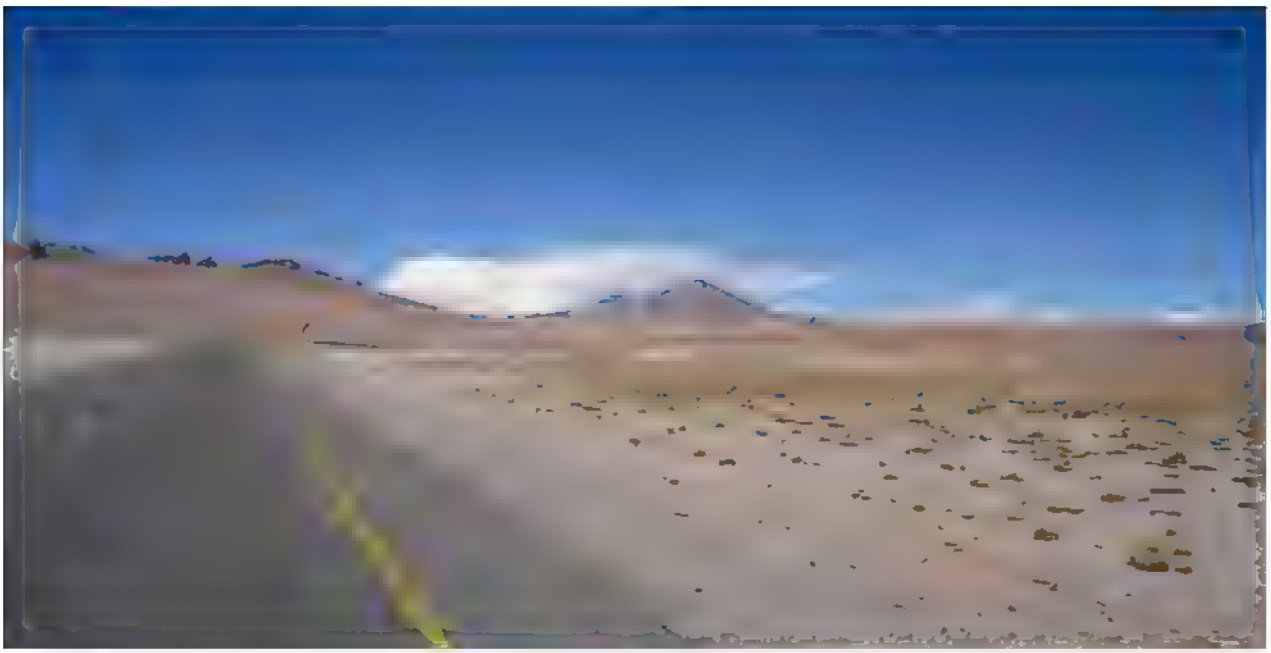
Depois do Atacama, voltamos para a fronteira do Chile com a Argentina. Seguimos pela Rota 52 atravessando os Salares. Passamos por Susque, descemos até Pumamarca e pegamos a Rota 9 até São Salvador de Jujuy, onde passamos a noite em um bom hotel, com boa alimentação e preços convidativos. No dia seguinte fomos para Salta, onde encontramos Alberto, um grande amigo e viajante, proprietário de uma loja de peças e acessórios para motos. Aí fica uma dica valiosa: a pena ter o telefone do Alberto: (54 387) 421 1255. Além do bom atendimento, ele está sempre pronto a auxiliar viajantes que tenham problemas com suas motos. Naquele ponto da viagem encaramos o trecho mais temido da aventura: o famoso Chaco, na Rota 16. É uma reta interminável de 680 km, na qual temos a impressão de andar em cima de uma "mesa". O braço chega a adormecer. Outra dica: não viaje à noite, pois são escassos os postos de gasolina e não há opções de hospedagem. Após cruzar o Chaco, chegamos à cidade de Resistência sob uma grande tempestade e ventos fortíssimos. Pernoitamos duas noites ali.

Os viajantes acompanharam algumas etapas do Rally Dakar e assim conviveram com as caravanas do famoso rally

Em muitos trechos desta viagem, Adão "Metais" ficou lado a lado com os pilotos do Rally Dakar

O REGRESSO

Depois de um breve descanso, voltamos à estrada e encaramos a Rota 12 até Posadas. Em seguida, fomos para Puerto Iguazu, que faz divisa com o Brasil. Cruzamos a fronteira tranquilamente e encaramos mais um dia de viagem até Ourinhos (SP). Dormimos por lá e enfrentamos mais seis horas de viagem até a capital paulista. Nossa aventura acabou com "chave de ouro": não tivemos nenhum problema com as motos, nem com policias e aduanas. Tudo correu bem e totalizamos 11.500 km em 18 dias. O melhor de tudo é que voltamos cheios de histórias para contar. E que o próximo Dakar nos espere!



DICAS DO AUTOR

O primeiro passo, ao sair do Brasil, é trocar dinheiro nas casas de câmbio e obter a famosa "Carta Verde", pois, sem ela, você não pilota na Argentina, onde o porte deste documento é obrigatório. Já no Chile, não é obrigatório.

Os documentos da moto devem estar no nome do condutor, tanto na Argentina como no Chile. Do contrário, o condutor deve ter uma autorização prévia dos respectivos consulados para rodar fora de seu país de origem.

A maioria dos lugares não aceita cartão de crédito, inclusive, em vários postos de gasolina. Hotéis e restaurantes cobram entre 10% e 15% a mais nas transações com cartão.

Na Argentina, em algumas estradas, motos pagam pedágio e em outras, não. Já no Chile, motos pagam pedágio em todas as estradas. Combustível, refeições e estadias são mais caras no Chile. Paga-se até para usar o banheiro (6 Pesos chilenos), principalmente nos postos de gasolina à beira da estrada.

Outra dica é a manutenção das motos antes da viagem. Parta com pneus, corrente e relação novos, pois o desgaste é intenso e o risco de ficar sem recursos no meio do nada, considerável. Durante a viagem, a corrente da moto deve ser lubrificada no mínimo a cada 400 km. Uso óleo de transmissão 140 para lubrificá-la, mas há outros produtos no mercado para este fim, igualmente bons.

Vestuário: usamos as jaquetas de verão Air Flow, da Alpinestars, que são bem ventiladas para esses climas quentes. É essencial, também, não esquecer de uma boa roupa de chuva, para se preservar das intempéries.

Também utilizamos capacetes da Marushin, modelo X-Moto, tipo Motocross, pois ventilam muito bem (na chuva, suas viseiras não embaçam). Contra o sol, ostentam uma pala na parte superior que protege o rosto do viajante.

Com relação a mapas, sempre viajo com os meus na bagagem, pois me sinto mais seguro.

Para saber mais sobre esta viagem, acesse o site www.adaometais.com.br

CURTE ADRENALINA?

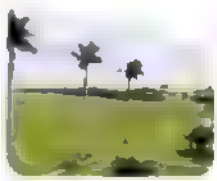
www.skydiveboituva.com.br

Motociclista, você é nosso convidado! Venha conhecer nossa estrutura e saltar de pará-quedas! Saltos duplos com filmagens e fotos...

HOTEL BOITUVA. O Hotel Boituva é a mais nova e moderna opção de hospedagem, com localização privilegiada dentro do centro nacional de paraquedismo de Boituva e próximo aos principais endereços da cidade tem fácil acesso a todos os endereços mais importantes da cidade. O hotel foi projetado especialmente para proporcionar aos hóspedes o maior conforto possível, oferecendo a melhor relação custo beneficio de Boituva e região.

SKYDIVE BOITUVA É um complexo que abriga uma área de salto, uma escola de pára-quedismo, um hotel, um restaurante e toda a infra-estrutura necessária para a prática do pára-quedismo como esporte e lazer, com segurança e conforto.
A escola é comprometida com o desenvolvimento do pára-quedismo desde o salto duplo, passando pela formação básica do aluno até a realização de eventos enriquecedores para os atletas mais experientes.

MOTOCROSS BOITUVA Inauguramos a melhor pista para os praticantes de Velo-cross da região venha acelerar conosco.



AQUI A DIVERSÃO É GARANTIDA!

Informacões:(15) 3263.5202 ou www.hotelboituva.com.br

Rua Domingos Waldemar Bellucci , 11 - Paraquedismo de Boituva - Cep 18550.000 - Boituva, SP

Texto e fotos: Laertes Torrens Filho

Rio 40 graus!

1° Salão Bike Show levou à Cidade Maravilhosa as últimas novidades do mundo motociclístico

Mais de 28 mil pessoas percorreram os pavilhões 1 e 2 do Rio Centro, o mais tradicional espaço para grandes eventos na capital fluminense, para prestigiar o 1º Salão Bike Show 2011, que aconteceu entre os dias 13 e 16 de janeiro e abriu com chave de ouro o calendário de eventos motociclísticos brasileiros.

SUCESSO TOTAL

Foram mais de 70 expositores acomodados em 18 mil m² apinhados de diversão e aventura. Entre os expositores, importantes marcas, como BMW, Yamaha, Honda, Suzuki, Kasinski, KTM e Kawasaki.

A reportagem de "Moto Adventure" constatou "in loco" o grande sucesso do Salão Bike Show já em sua primeira edição. Um êxito realmente notório para uma iniciativa que acaba de nascer, algo sem precedentes ao longo dos últimos anos.

Além dos fabricantes, lojas de roupas e acessórios para motociclistas, como a Euro Moto, Center Moto, Moto Barra, Nacar Motocycles, Warrior e Curtlo também fizeram sucesso, levando ao Salão o que há de melhor em conforto e segurança para o esporte.

As marcas especializadas em acessórios foram muito procuradas. Bons exemplos disso foram a Shad (que trabalha com baus para motos), a Alba (especialista em produtos impermeáveis) e a CMS Helmet (com seus famosos capacetes).

VACINA DE PNEU

O SEU PREVENTIVO CONTRA FUROS

PARA MOTOS, BIKES E QUADRICICLOS

Motovisor RACING

- PARA SER APLICADO ANTES DO PNEU FURAR
- PREVINE FUROS EM PNEUS "COM" E "SEM" CÂMARA
- PNEU COM CÂMARA FUROS DE ATÉ 3 mm
- PNEU SEM CÂMARA FUROS DE ATÉ 6 mm
- NÃO NECESSITA DE REPAROS POSTERIORES
- INSTALAÇÃO EM MENOS DE 1 MINUTO POR PNEU !!

Não afeta o Balanceamento

NO TRÂNSITO SOMOS TODOS PEDESTRES

WWW.VACINADEPNEU.COM.BR

Fone: (11) 3223.4344 Fax (11) 3361.7591 vendas@motovisor.com.br

Motociclistas de todo Brasil prestigiaram o evento

DIVERSIDADE

O Salão ainda recebeu diversas lojas de customizações de motos, revistas, sites e serviços ligados ao motociclismo. Nesse quesito, era possível encontrar seguro para motos a um preço muito convidativo. O diferencial era oferecido pela Big Corretora. Já o Banco Bradesco teve 100% das fichas de créditos aprovadas para os financiamentos de motos compradas no Salão.

Entre as presenças ilustres que abrilhantaram o 1º Salão Bike Show destacam-se o Secretário Municipal de Esporte e Lazer, Romário Galvão, o ator Carlos Miranda (intérprete do "Vigilante Rodoviário", primeiro seriado de ação da TV brasileira); a atriz e piloto Suzane Carvalho, e a bailarina do Domingão do Faustão, Roberta Portella, representante do Flamengo e Musa do Brasileirão pelo Globo Esporte, que aqueceu a festa distribuindo autógrafos para o público. Também se destacou o estacionamento gratuito para motos e automóveis. Um diferencial e tanto da festa.

ENCONTROS

O 1º Salão Bike Show também foi sede do "1º Encontro de Pilotos Veteranos do Motociclismo" e aconteceu no Centro Moto Cultural, onde foram comercializados vídeos, livros e revistas sobre motociclismo.

Outro evento importante foi o lançamento do documentário "A Ma 70, Motos Clássicas", uma produção da Bulls Eye Filmes com direção de Renzo Querzoli.

boi motos

Faça revisões em seu veículo regularmente.

- Oficina Multimarcas
- Dinamômetro
- Injeção Eletrônica
- Atendimento Personalizado
- Lava Motos

Atendemos Todas Companhias de Seguros

YAMAHA HONDA Kawasaki SUZUKI Moto Adventure

www.boimotos.com.br boi@boimotos.com.br

Rua Clodomiro Amazonas, 469 - Itaim Bibi - SP - Tel.: (11) 3168-9778 / 3168-0987

GENTE DE TODO O BRASIL

Pelo Salão, era possível ver motociclistas de diversas regiões do Brasil: Alagoas, Goiânia, Brasília, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. Independentemente da origem de cada um, todos se divertiram com atrações como o Globo da Morte da Família Cunha, o Show de Wheeling da Equipe Força & Ação, os shows de rock e o museu de motos antigas. O Truck Art Bar, o "bar sobre rodas" que viaja pelos mais badalados eventos motociclísticos e automobilísticos, também foi uma atração.

INTERATIVIDADE

Alguns estandes se destacaram pela interatividade com o público. Foi o caso da Honda, que superou todas as expectativas com seu estande de mais de 400 m². A marca levou uma carreta promocional e ofereceu uma área reservada ao CETH (Centro Educacional de Trânsito Honda), com palestras educativas para difundir conceitos de pilotagem segura aos motociclistas. Havia, ainda, um espaço para testar motos e simuladores de pilotagem.

Já o estande de 90m² do SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial) ofereceu o conceituado curso de mecânica, manutenção e reparação de motocicletas, além de diversas palestras sobre mecânica de motos.

Em sua primeira edição o Salão Bike Show teve mais de 70 expositores

REGAL RAPTOR
MOTORCYCLES

Modelo 2011
R$ 15.580,00

Europa,
Estados Unidos
e agora também
no Brasil.

Foto ilustrativa

REVENDEDOR AUTORIZADO

Rush
MOTORCYCLES

Rua Clodomiro Amazonas, 677 - Itaim Bibi
São Paulo - SP - Tel: 3849-5599
www.rushvirtual.com.br

Estoque completo de peças
Assistência técnica
Empresa Brasileira
Seja um revendedor

Respeite a sinalização de trânsito.

www.regalraptor.com.br

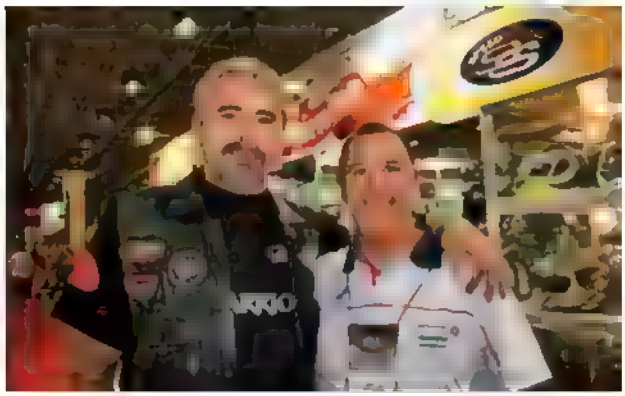
SALDO POSITIVO

Público, organizadores e expositores ficaram impressionados com tamanho sucesso. "A iniciativa foi muito boa e importante para o Rio de Janeiro, pois deve avançar um grande volume de turistas nas próximas edições" destaca Túlio Siqueira, proprietário da loja de acessórios Warrior. A solidariedade também teve lugar na festa, com a arrecadação de doações para os desabrigados da recente catástrofe ocorrida na região serrana do Rio de Janeiro.

APOIOS

O Salão Bike Show teve o apoio da FMCRJ – Federação de Moto Clubes do Rio de Janeiro – e da AMO-RJ – Associação dos Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro. Além das marcas e lojas citadas, estiveram presentes a Petrobrás BR Distribuidora, cada dia mais próxima do motociclista e a OMNO, instituição com foco no desenvolvimento e aprimoramento dos conhecimentos e habilidades dos usuários de motos.

Para saber mais sobre o 1º Salão Bike Show e acompanhar as próximas edições, acesse www.salaobikeshow.com.br



ACESSÓRIOS CUSTOM PARA VOCÊ E SUA MOTO
Vendas no Atacado e no Varejo
www.walcustom.com.br
walcustom@walcustom.com.br
LJ-01 - Rua General Osório, 684 - São Paulo - Tel.: (11) 3337-9277
LJ-02 - Conselheiro Nébias, 539 - São Paulo - Tel.: (11) 3337-2386
LJ-03 - Al. Barão de Limeira, 70 - São Paulo - Tel.: (11) 3337-4979

Para o alto e avante!

Pela serra catarinense e em meio à Mata Atlântica, equipe Enduro na Queda passou por cidades hospitaleiras e trilhas emocionantes

Situada no Parque da Serra do Tabuleiro, São Bonifácio está a apenas 80 km da capital de Santa Catarina, a bela Florianópolis. É uma cidade pequena, com apenas 3.200 habitantes, mas com uma atmosfera envolvente (proporcionada pela Mata Atlântica e por suas paisagens bucólicas). Inicialmente habitada por índios, começou a ser colonizada por alemães em 1864. A "cara" da região mudou muito de lá para cá, mas, apesar da passagem do tempo e do progresso, o município preserva a áurea de paz e a tranquilidade que o caracterizava no passado. São Bonifácio, atualmente, ocupa uma área de 452 km2, sendo aproximadamente 55% desse total de Mata Atlântica preservada (22% pertencem ao Parque da Serra do Tabuleiro). Só isso já garante paisagens belíssimas. Mas vale a pena rodar pelas ruas centrais da cidade e visitar a Igreja Matriz e o Museu Histórico. Na sequência, a dica é encarar os caminhos que levam às comunidades rurais da região, onde há trilhas inesquecíveis.

PARQUE DE DIVERSÕES

Lá existem vários grupos de trilheiros. Afinal, a região é um parque de diversões off-road. Um desses grupos é a Equipe Enduro na Queda, fundada há mais de 20 anos, quando nossas motos "top" ainda eram as Yamaha DT 180 e as Honda XL 250. Hoje, a turma pilota bólidos de tecnologia avançada, mas encara a estrada com o mesmo romantismo. São 30 integrantes que mantêm o entusiasmo pelo off-road, tanto que se organizam de tempos em tempos para um grande passeio de trilheiros e um enduro de regularidade na região.

Para conhecer melhor as serras catarinenses, nos reunimos com a galera da Equipe Enduro na queda e saímos bem cedo pela Rodovia BR 282 em direção ao litoral. Paramos para um café da manhã em Santo Amaro da Imperatriz, onde encontramos outros parceiros desta "trip": Dedeco e Ricardo, da Trip Tur, de Florianópolis. Daí partimos para o local de início das trilhas, uma pequena estrada de terra no município de São Bonifácio.

SERRA DA GARGANTA

Ao todo, éramos 14 pilotos de moto. Dedeco seguia com seu quadri Honda Fourtrax. A trilha começou bem, com estradas de areia e cheias de curvas, mas logo o caminho ficou perigoso, devido às chuvas da noite anterior.

De São Bonifácio seguimos pela Serra da Garganta, um dos principais locais históricos de Antônio Carlos, onde aconteceu o "Combate da Garganta" em 1930, ocasionado por um levante ocorrido nas Forças Armadas do Rio Grande do Sul em apoio a Getúlio Vargas. À época, os revolucionários gaúchos se dirigiram para Florianópolis, via Antônio Carlos (Estrada da Serra da Garganta), pois esta era a única ligação do sul do estado com a capital. As estavam entrincheirados civis e soldados da Força Pública de Santa Catarina. Naquele ponto estratégico desenvolveu-se um grande combate. Foi a última batalha travada em território catarinense durante a Revolução de 1930.

Chegamos a Antônio Carlos para a primeira parada. A picape de apoio ainda não chegara e ficamos aguardando na praça central. Lá às

um ótimo lugar para passar a tarde, com sombra abundante e pouco agito. Logo depois chegou a picape, com o pessoal contando histórias por conta de um problema na bomba injetora do carro, a turma fora rebocada por um "bom samaritano" que, apesar de "boa gente", gostava de acelerar forte na serra! Demos boas risadas e decidimos almoçar em Antápolis. Acabamos deixando o centro da cidade em direção a uma "mini-usina" hidrelétrica, onde tomamos banho de rio e tiramos a poeira do "estradão".

SERRA GERAL

Partimos em direção à encosta da Serra Geral. Muitas trilhas e alta velocidade marcaram esse trajeto. Encontramos trilhas abertas, sem movimento, prontas para receber uma dose extra de aceleração. Passamos pelo interior do município de Santa Rosa de Lima, com as mesmas características bucólicas de São Bonifácio e Antápolis. Ao final de uma descida alucinante, nos deparamos com uma enorme formação rochosa, a "Pedra Branca de Santa Rosa de Lima", onde paramos para algumas fotos e para um descanso. Seguimos a trilha e chegamos a um dos locais mais especiais da expedição: a Serra Geral, com seus paredões ultrapassando os mil metros de altura, algo impressionante. Pelo GPS podíamos localizar diversos pontos turísticos que já conhecíamos, mas que estavam em cima do paredão, como o Cânion do Espraiado e a Serra do Corvo Branco.

SILVERSTONE MOTOS

Acessórios feitos à mão por Sylvestre Paschoal em seu atelier mecânico

Encosto com bagageiro tubular, modelo americano, feito a mão. Para todas motos Harley Davidson de 883cc a 1600cc. Também para Shadow 750cc, Boulevard M800 e Drag Star.

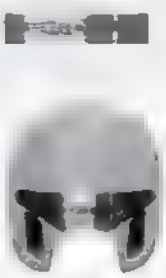
Visite:
www.motosclassicas70.com.br

UPSIDE DOW

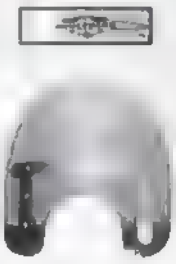
Silverstone Motos, visitou novamente o Daytona Bike Week. Sempre em busca de novidades e tendencias do mercado. Na foto acima Sylvestre (a esquerda) aparece ao lado de Willie "G" Davidson , vice - presidente e neto do fundador da lendaria marca de motos Harley - Davidson

Respeite a sinalização de trânsito.

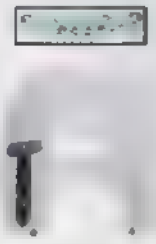
Pára - brisa (destacável) policarbonato para todos modelos Harley-Davidson FX / Fat Boy / Deluxe / Dyna / Heritage



Yamaha Drag-Star 650 Policarbonato



Boulevard 800 / 1500 Policarbonato



Shadow 750 Policarbonato

Sissy bar destacável (detachable) p/ Heritage De luxe Road King FX

Sissy bar destacável (detachable) p/ Dyna

Pára-brisa destacável (detachable)

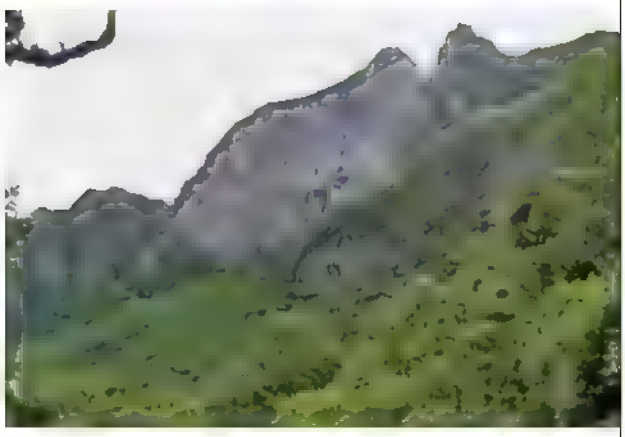
Faróis Auxiliares Sealed Beam Lamp (GE Americano)

Bolsa destacável (detachable) em couro legítimo

Protetor de Motor (Mata Cachorro)

Lj - Al. Barão de Limeira, 71 - Av. São João, 1086-A - Shop. Moto & Aventura - Lj 12- Térreo

*Tels: (11) 3221-3564 / 3224-0473 Nextel: ID-84*26606 - São Paulo - SP*



COMPLICADO..!

Dessa vez, pegamos o trecho mais difícil. Uma estradinha de grama e pedra que passa por baixo do penhasco. Ali, a vegetação característica de Mata Atlântica (com suas sombras e umidade) cria um grau extra de dificuldade. Tivemos vários tombos, agravados pela enorme quantidade de pedras no caminho. Elas rolam de cima do penhasco e, por vezes, são maiores que uma casa! Depois do entrevero, seguimos pela trilha até a casa de uma família humilde que nos recebeu com água gelada e boa conversa. Mas a noite principiava a cair e retomamos a viagem, agora, por um caminho que dava acesso à estrada geral do Corvo Branco.

VÁ COM CALMA...

Dizem que trilheiro dificilmente se machuca em seu habitat natural. Pode ser verdade, mas que os tombos são frequentes, são! Em um trecho de estrada vicinal, Dedeco resolveu tirar o atraso da boa conversa e passou a acelerar mais forte. Até que perdeu o controle de seu quadri em uma erosão diagonal. A capotagem foi tão feia que o veículo teve seus bagageiros amassados e um eixo traseiro entortado. Ele se levantou, bateu a poeira do corpo e, mesmo com o quadri "detonado", seguiu por mais alguns quilômetros até acharmos um bom local para deixar a máquina. O que restou para Dedeco? A garupa da moto do Julierme, que havia organizado o passeio. Assim, com os dois juntos em uma moto de trilha, seguimos nosso caminho, subindo a Serra do Corvo Branco e chegando a Urubici, onde éramos esperados com uma canja quentinha na pousada de nossa amiga, Ana Pureza. Chegamos suados, mas de alma lavada!

TEL.: (11) 4133-4000

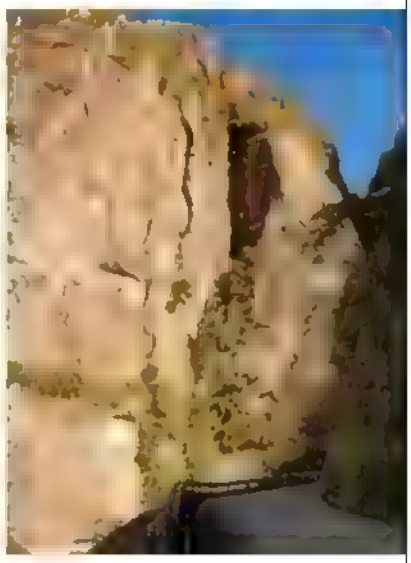
WWW.LUMOBRAS.COM.BR
VENDAS@LUMOBRAS.COM.BR

LUMObras
LUBRIFICANTES ESPECIAIS

maura
Vanlejo Motos
REDBOX
SAVANA MOTOS

Integrantes do grupo Enduro na Queda

Lama e muito verde não faltam nas trilhas catarinenses



PARTICIPANTES DESTA TRILHA

Galo, Gabriel, Marcinho, Marcinho, Wilson, Beto Carimbo, Chico, Luan, Claudemar, Arthur, Chiquinho, Guilherme, Xoxó e Dedeco. No apoio, Ivonei, Ricardo e Kebo.

DICAS

Todo o roteiro foi demarcado em GPS, e quem precisar pode entrar em contato com o pessoal da Enduro na Queda. A equipe também se prontifica a organizar trilhas ou receber trilheiros de outras regiões em Urubici. Para saber mais, acesse o site www.enduronaqueda.com.br ou envie e-mail para marcuszilli@enduronaqueda.com.br.

COMO CHEGAR

Em São Bonifácio, acesso pela Rodovia SC-431, ramificação da BR 282, com entrada a 10 km de Santo Amaro da Imperatriz. Em Urubici, a partir de Florianópolis, siga pela BR 282 em direção a Bom Retiro. Ao chegar ao distrito de Santa Clara, acesse a SC 430 até Urubici.

ONDE FICAR

Pousada das Flores (49) 32784107
Av. Adolfo Konder, 2273 - Centro - Urubici
www.pousadadasflores.urubici.com.br

Rio do Rastro Eco Resort (49) 9112 0073 / 9112 0074
Rodovia SC 438, Km 130 - Bom Jardim da Serra
www.rodorastro.com.br

Citycom.300i

No trânsito somos todos pedestres.

CITYCOM 300i | SMART 125 | DE LUXE 152 | RETRÔ 150 | E-RETRÔ | ATTAK 150/200

Scooterplace Import
SCOOTERS & ACESSÓRIOS

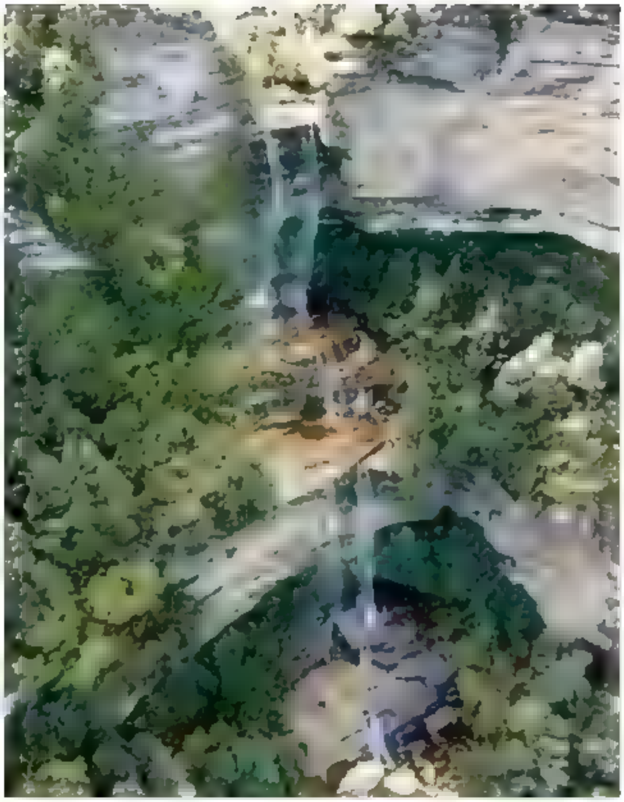
WWW.SCOOTERPLACE.COM.BR

MOEMA: Av. Ibirapuera, 1886 – Tel. 5531-8031 - VILA OLÍMPIA: Rua Alvorada, 540 – Tel. 5093-5786

A descoberta do novíssimo mundo - Parte 4

O [illegible] Blue Mountains [illegible] Sydney [illegible] pontos altos desta etapa da viagem.

Após encararmos um "steak" de 1 kg, rumamos para uma das regiões vinícolas mais importantes da Austrália. Deixamos Tamworth e seguimos para o Hunter's Valley. A região é bem sinalizada e cheia de bodegas para degustação e compras de garrafas direto dos produtores. Só é difícil conciliar pilotagem com degustação. O jeito foi aumentar o peso das motos comprando várias garrafas pelo caminho para consumir à noite. Pretendíamos fazê-lo em Windsor, mas, mais uma vez, a indisponibilidade de hotel nos fez rodar noite adentro até Penrith, já praticamente na região metropolitana de Sydney. Foram mais 550 km de estradas perfeitas para a prática do motociclismo. O Hunter Valley é uma das regiões vinícolas mais férteis da Austrália. Seus vinhedos foram cultivados a partir de 1820, mas apenas com o crescente interesse mundial por uvas Shiraz e Semillon, na década de 1980, é que a região tornou-se conhecida. Hoje, são mais de 60 vinícolas localizadas principalmente ao norte de Cessnock e ao redor de Polkobin.



BLUE MOUNTAINS

Pouco mais de 50 km separam Penrith de Sydney. Entretanto, chegamos lá pelo caminho mais longo, de cerca de 300 km, atravessando as Blue Mountains, uma das regiões turísticas mais famosas e bem estruturadas da Austrália. As Blue Mountains são entrecortadas por pequenos vilarejos e cidadezinhas com clima de montanha

Ao longo das estradas australianas, placas alertam sobre travessias de cangurus

27 ANOS AO LADO DO MOTOCICLISTA

Siverst [illegible] para motocicletas, [illegible] empreendedora voltada para [illegible] de seus clientes. Além de comercializar [illegible] produtos no mercado brasileiro, a Siverst também exporta para [illegible] tendo como principais mercados: México, Colômbia, Costa Rica, Paraguai, Bolívia, Chile, Peru, Argentina e Uruguai.

Entre suas principais linhas de fabricação [illegible]: Kits de Transmissão, Pedais de Arranque, Pedais de Câmbio, Baterias, Reparos de Carburador, Cilindros de Suspensão Dianteira, Amortecedores e Rolamentos de Direção.

Onde comprar, relação de distribuidores e demais informações, entre em contato:

0800 517 407

sac@siverst.com.br

Respeite a sinalização de trânsito.

SIVERST

SINALIZAÇÃO ORIGINAL EM MOTOPEÇAS

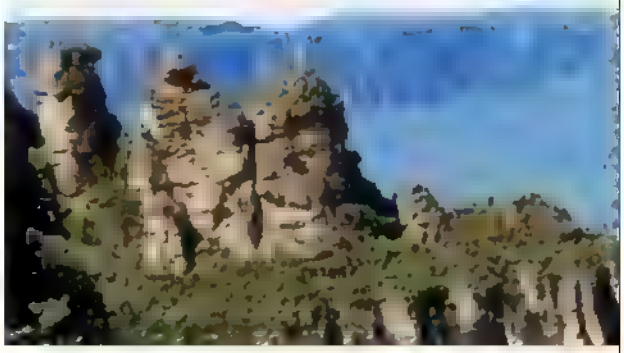
www.siverst.com.br

Katoomba é sua maior cidade, bem como seu centro administrativo. Também em Katoomba fica a estação de trem (construída em 1876) – talvez a grande responsável pela consolidação desse destino como atração turística, já àquela época. Ali encontramos um centro turístico com excelente infraestrutura. Entre as atrações destacam-se "The Scenic Skyway", teleférico com piso de vidro que se locomove 275 metros acima do solo, "The Scenic Railway", trem originalmente utilizado para transportar carvão das minas e liberado para o uso turístico a partir de 1930, as "três irmãs", interessante formação rochosa, quase onipresente no parque, e um restaurante panorâmico e giratório onde, por AU$ 25,00, pode-se desfrutar de um buffet ao estilo "como-o-quanto-aguentar". Uma belíssima atração, para a qual é válido reservar ao menos meio dia.

SYDNEY

Sydney é uma cidade única. Começando pela chegada, com a autêntica emoção de atravessar a Harbour Bridge e vislumbrar a Ópera, talvez seu cartão-postal mais famoso. O problema é que a ponte tem pedágio e nenhuma cabine para efetuar o pagamento! Descobrimos, posteriormente, que não há nenhum ponto de coleta. Os veículos são fotografados ao passarem pela ponte e devem ter um "e-tag" para que o pedágio seja cobrado. Obter o e-tag é simples: basta entrar na internet, fornecer o número do cartão de crédito e a placa do veículo sob sua responsabilidade. Pronto: tudo rápido, civilizado e eficaz.

Formações rochosas conhecidas como "Três Irmãs"



ADÃO METAIS
Acessórios para motos e motociclistas

GIVI É NO ADÃO METAIS!

BMW F800GS | BMW K1300R | DL650 V-STROM

HAYABUSA 2010 | KAWASAKI ER6N | KAWASAKI VERSYS

KAWASAKI Z1000 | YAMAHA XJ6 | BURGMAN 650 2010

PROTETOR MOTOR BMW GS 1200 | PROT MOTOR DL650 V-STROM | PROT MOTOR KAWA VERSYS 650

SUP TRASEIRO BURGMAN 650 | SUP TRASEIRO SPEED TRIPE | SUP TRASEIRO BMW G650 GS

PARABRISA TIGER 1050 | PARABRISA KAWA VERSYS 650 | PARABRISA 21000-4449

BOLSA PERNA T454 | BOLSA TANQUE T452 | BOLSA TANQUE T456

ALFORJE T474 | ALFORJE T431 | ALFORJE T479

BAU B36N | BAU E55NT | BAU V35

Capacete é a proteção do motociclista

EQUIPE SUA MOTO COM INSTALAÇÃO GRATIS

www.adaometais.com.br

Fone: 11 3338-1798 / 3975-7929 / 3221-2413

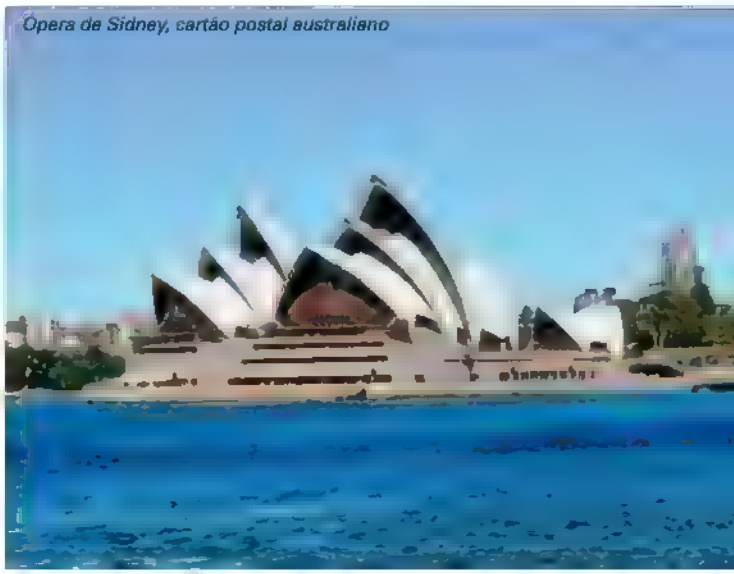
Ainda, como "dica de viagem", nunca acredite nos porteiros e recepcionistas de hotel. Na chegada a Sydney, paramos em um hotel na entrada da "City" (região próxima das principais atrações turísticas) e perguntamos por disponibilidade. O recepcionista afirmou ser impossível conseguirmos um quarto em qualquer ponto de Sydney, devido a alguns navios de cruzeiro ancorados nas docas, e se o conseguíssemos, este não sairia por menos de AU$ 400,00. Munidos de quatro moedas de AU$ 0,25, utilizamos os quiosques de acesso à Internet do próprio hotel e, através do Expedia.com, obtivemos diversas opções de hotéis. Um, inclusive, bem à frente do local onde nos encontrávamos. De bom nível e por justos AU$ 130,00.
A beleza da arquitetura, bem como a energia de Sydney, caracterizam-na como uma cidade diferente. O lugar "transpira" modernidade e instiga o olhar para diferentes pontos e perspectivas, já que cada uma revela detalhes de prédios e construções que não haviam sido percebidos antes. Começamos o "tour" pelo Circular Quay, local onde foi estabelecida a primeira colônia européia na Austrália, e onde está uma das obras arquitetônicas mais impressionantes do mundo: a Ópera de Sydney. Seu desenho foi definido em uma concorrência realizada em 1955. O vencedor (dentre os mais de 230 projetos apresentados) foi um arquiteto holandês, Joern Utzon. Foram necessários 14 anos e mais de US$ 100 milhões (arrecadados com os recursos de uma loteria popular) para que o prédio ficasse pronto. Embora muitos pensem que a Ópera é um teatro só, ela, de fato, é um complexo de cinco teatros, dois restaurantes, uma livraria, cinco estúdios para ensaios e 65 camarins.

2º
HARLEYROS
MARINGÁ-PARANÁ
2011
DIAS 18,19 E 20
DE MARÇO 2011
INSCRIÇÕES ABERTAS
www.harleyrosmaringa.com.br
PARA MAIORES INFORMAÇÕES
contato@harleyrosmaringa.com.br
(44) 3232 1400
MARINGÁ
PHD
Moto Adventure

"CIDADE INESQUECÍVEL"

Dal fomos de "ferry" até Darl ng Harbour, área que de certo modo, embra Puerto Madero, em Buenos Aires (Argent na) Afinal também se trata de uma área origina mente portuária, hoje ocupada por restaurantes, cafés, prédios de escritór os e atrações turísticas Ali visitamos o aquário de Sydney e o W dl fe World, espéc e de santuário de anima s exót cos O passe o de "ferry" também é um ponto a to, á que proporciona vistas pr vileg adas da Ópera e da Harbour Bridge, esta últ ma, outro cartão posta da reg ão A ponte levou nove anos para ser construída e sua estrutura de 60 m toneladas at nge a altura de 134 metros em seu ponto ma s alto.

A região do Circular Quay é o t.po de ugar onde faci mente se passa o dia sem pressa. É um desfile constante dos t pos ma s var ados "patricinhas", "malucos", turistas Uma fauna d versi ficada e cur.osa Também chama a atenção a limpeza dos ugares Em suma é uma cidade nesquecível!



Ópera de Sidney, cartão postal australiano

6º Encontro Nacional de Motociclistas

POSSUÍDOS MOTO GRUPO

01 A 03 DE ABRIL

BRUSQUE - SC

LOCAL: PAVILHÃO DA FENARRECO

ENTRADA GRATUITA

www.possuidos.com.br

Texto e fotos: Laertes Torrens Filho

Sempre na estrada

Prestes a completar 15 anos, Moto Clube Jacarés do Asfalto tem um compromisso firmado com as boas viagens e as ações filantrópicas

A reportagem de "Moto Adventure" foi dar uma volta pela cidade de São Paulo a convite do Moto Clube Jacarés do Asfalto para conhecer melhor sua história e seus simpáticos integrantes. A turma se reuniu no Estádio do Pacaembu, de onde partimos rumo ao centro. Em comboio seguimos pela Avenida Paulista, descemos a Rua Augusta (passando pela rádio Kiss FM) e fizemos uma parada na Johnnie Wash, onde a galera pôde se refrescar. Em seguida continuamos nosso passeio rumo ao Pateo de Colegio, onde fizemos lindas fotos e batemos um bom papo.

ORIGENS

Há 14 anos, o número de moto clubes era bem menor que o de hoje, mas a união entre eles era grande. Tanto que, para formar um novo MC, os pretendentes eram convidados por um moto clube já existente a participar de reuniões e aprender como funcionava uma dessas confrarias. Após a fundação, o MC era apresentado ao meio motociclístico por seu padrinho.

Dentro desse espírito ortodoxo nasceu o MC Jacarés do Asfalto, na Avenida Itaquera, zona leste de São Paulo, em outubro de 1996. Com direito a reunião de fundação para a escolha do nome,

brasão, cargos, metas, objetivos, regulamento interno e as importantíssimas regras de conduta dos integrantes

Com a Ata de Fundação assinada por todos, foram tomadas providências (como CNPJ, abertura de conta, contratação de contador e sede própria). Tudo como manda o figurino. O Jacarés do Asfalto, além de filiado, é um dos fundadores da FMC/SP – Federação dos Moto Clubes de São Paulo – e preza muito a organização.

A vontade de reunir amigos do mesmo bairro para passear de moto foi um dos principais motivos que levaram à formação dos "Jacarés". Naquela época os eventos eram poucos e o destino do grupo eram as festas tradicionais das cidades do interior, além de passeios turísticos (para apreciar a natureza ou pescar à beira de rios).

"Como a Internet ainda era pouco acessível, ficávamos de olho nas oficinas e lojas de peças para ver se aparecia algum cartaz divulgando um evento motociclístico. Quando pintava um, era uma farra! O grupo se reunia e caíamos na estrada para prestigiar", conta o Presidente Paulo César Loti, conhecido como "Paca Pau". "Os adesivos e "buttons" trocados entre os MCs naquelas ocasiões eram itens raros e disputados. Era uma honra portá-los no colete. Sinal de pura irmandade e respeito para com o outro moto clube", complementa o Presidente.

SEGURANÇA

O MC Jacarés do Asfalto conta atualmente com 30 integrantes e é composto basicamente por casais. Esta característica não foi planejada, simplesmente se estabeleceu através dos anos.

A maior parte da turma tem mais de 40 anos, o que é muito positivo nesta faixa etária, costuma-se colocar a segurança sempre em primeiro lugar. E a pilotagem segura é prioridade para a "Jacarezada", como se autointitulam.

Um grande orgulho da galera é a festa de aniversário do MC, que acontece no fim do ano. Há quatro anos vem sendo realizada no Ski Mountain Park, em São Roque, a 80 km de São Paulo. Um local privilegiado pela natureza e com excelente infraestrutura. Sempre com caráter filantrópico, a festa, em 2010, teve dois dias de duração, com intensa arrecadação de donativos. Foram mais de três mil brinquedos distribuídos para crianças de cinco comunidades carentes de São Roque e com a ilustre presença do Papai Noel em seu "trenó encantado".

A filantropia é uma das preocupações dos Jacarés do Asfalto, que realiza ações sociais durante todo o ano, inclusive, em parceria com outros moto clubes.

ENCONTROS

As reuniões da "Jacarezada" acontecem sempre às quintas-feiras. No começo, o MC reunia os amigos em um barzinho da zona leste – que, de tanta gente, fechava as duas pistas da Avenida Itaquera. Hoje, os encontros têm lugar no Point Bar, na zona norte.

Uma das tradições do MC é o "Domingo na Estrada", passeio só para a "Jacarezada" e suas "Jacaroas". É realizado no segundo domingo de cada mês e uma das regras é que o passeio tenha deslocamento de, no máximo, 100 km (com saída às 10h00 e retorno às 17h00). O destino e o roteiro são traçados por um integrante – e não pode ser um evento, mas um passeio ecológico ou turístico.

É um encontro informal entre os integrantes, com a mera intenção de juntar a turma. A ideia surgiu quando o MC percebeu que, quando viajavam para um evento, na chegada ao destino todos se dispersavam. Alguns iam às compras, outros curtiam os shows e uma terceira facção preferia se ocupar das delícias gastronômicas oferecidas. Com a criação do passeio de domingo, a união foi sacramentada, fazendo valer o propósito maior dos Jacarés: estar juntos. Prova disso é que concluímos esta reportagem na casa de um dos integrantes, o motociclista Júlio César Borges, o "Julião". Um acidente doméstico impossibilitou "Julião" de acompanhar a turma. Sem problemas: nós fomos até ele!

FIQUE ESPERTO!

Em 2011, o MC Jacarés do Asfalto completará 15 anos de existência. A festa já começa a ser planejada e tudo indica que será um evento e tanto. Fique esperto: em breve, a "Jacarezada" começará a divulgar a data e o local da festa.

A cidade de São Paulo é o lar dos "Jacarés do Asfalto"

Egon Jancke/Foto: Ivo Garcia

Sombra, lama e água fresca

No litoral baiano, belas e modernas estradas, lindas praias e muitos caminhos off-road surgem ao longo da Costa dos Coqueiros

A Costa dos Coqueiros, no litoral norte da Bahia, tem 193 km de extensão. São sucessivos panoramas de grande beleza, intercalando praias, dunas e coqueirais. Esse trecho da costa baiana começa nos limites de Salvador e vai até a paradisíaca Mangue Seco, no extremo nordeste do estado da Bahia, divisa com Sergipe. Duas rodovias estaduais – a Estrada do Coco e seu prolongamento, a Linha Verde (Rodovia BA 099), interligam uma região de ricos ecossistemas com belíssimas praias entrecortadas por rios e seus estuários, dunas, coqueirais, lagoas, manguezais e uma fauna tipicamente tropical.

A ESTRADA DO COCO

O início desta viagem pela Costa dos Coqueiros pode ser próximo ao Aeroporto Internacional de Salvador, seguindo por lugares como Abrantes, Jauá, Arembepe, Barra do Jacuípe, Guarajuba e Itacimirim (antigas vilas de pescadores com praias calmas, protegidas por arrecifes e, por trás de uma faixa costeira, rios e lagoas, possibilitando banhos de água doce e salgada). Arembepe merece destaque, pois foi um paraíso hippie dos anos 1960. Naquela época, a pequena vila foi visitada por Janis Joplin e Mick Jagger.

Já a Praia da Espera, em Itacimirim, também ficou conhecida mundialmente, através da chegada do navegador Amyr Klink, depois de uma viagem de 100 dias, a remo, entre o litoral africano e a Bahia. Só estas histórias e lugares já farão a viagem valer a pena, mas são tantos os atrativos que vale a pena continuar na estrada. Siga pela Linha Verde!

RODOVIA ECOLÓGICA

A Linha Verde é primeira rodovia ecológica do país, com 142 km de extensão e construída a partir de estudos de impacto ambiental – começa na Praia do Forte e termina em Mangue Seco. Neste trecho surgem a Mata de São João, com suas famosas praias de Imbassaí, e a Praia do Forte, onde se localiza o marco zero da Linha Verde. Entre Rios (com as belas praias de Porto Sauípe, Massarandupió e Subaúma), Esplanada (Baixio), Conde (Barra do Itariri, Sítio do Conde, Poças, Siribinha, Barra do Itapicuru), e Jandaíra (Costa Azul e Mangue Seco). Você ficará encantado com cada praia e suas peculiaridades. Infelizmente, o tempo sempre parecerá ser pouco quando você viajar por aí. Escolha a sua preferida e dedique boas horas para descobrir seus encantos.

Dunas, lamaçais, alagados: todo tipo de terreno é encontrado nesta região da Bahia

BRAHMA
PARQUE DO PEÃO
BARRETOS MOTOR
CYCLES
29 DE ABRIL A 01 DE MAIO
www.independentes.com.br/motorcycles

SURPRESAS

Dentre as localidades cortadas pela Estrada do Coco e Linha Verde está a pequena Entre Rios, que teve seu povoado originado em torno da capela de Nossa Senhora dos Prazeres, às margens dos rios Joanes, Itapicuru e Inhambupe – daí a denominação "Entre Rios". A primeira exploração das terras onde hoje se localiza a cidade se deu no século XVI, com a concessão de sesmarias à Casa da Torre de Garcia D'Ávila ou Castelo Garcia D'Avila, como é atualmente conhecida a fortificação. O lugar é um dos mais importantes e significativos monumentos do patrimônio histórico e cultural brasileiro, localizado próximo à Praia do Forte, pois é a primeira grande edificação portuguesa de arquitetura residencial militar no Brasil, com característica de castelo medieval. Infelizmente, no século XIX, já era uma grande ruína, sendo tombado pelo IPHAN em 1938. Apesar da deterioração, ainda é possível imaginar o significado do lugar e descobrir que seu antigo dono, o português Garcia D'Avila, chegou à Bahia no cargo de Almoxarife Real e tornou-se um dos maiores latifundiários da história, com 129 fazendas que ocupavam 800 000 km², o que equivale a um décimo do território brasileiro. Seus domínios estendiam-se até o Piauí e Maranhão.

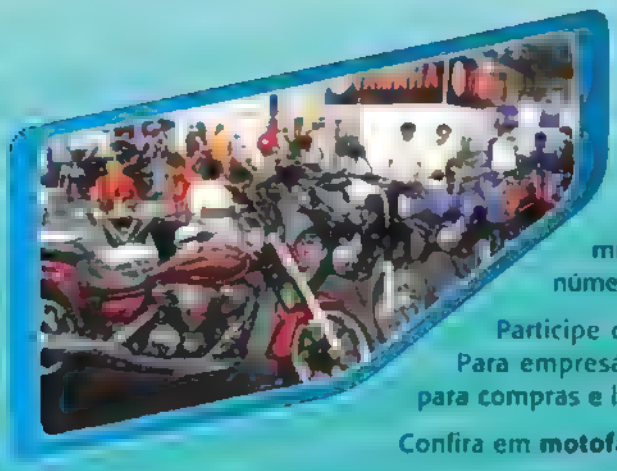
PRAIAS

Nas cercanias de Entre Rios, é possível conhecer algumas belas praias, com destaque para a Barra do Itariri, onde as águas de pequenos rios encontram-se com o mar formando uma pequena baía, excelente para banhos relaxantes e para a prática de esportes náuticos.

Faça grandes negócios com o segundo maior mercado duas rodas do Brasil

MOTOFAIR 2011

O salão das motos e bikes de Minas



31 de março a 3 de abril
Expominas - BH - MG

72 expositores, mais de 200 marcas de produtos, 22 mil visitantes, 56 milhões em negócios. Esses são os numeros da **Motofair 2010**. E contra números não há argumentos, a **Motofair** é um sucesso já na primeira edição.

Participe da **Motofair 2011**, a maior feira duas rodas do Brasil, fora de SP. Para empresários um evento estratégico, para motociclistas uma ótima opção para compras e lazer.

Confira em **motofair.com.br** mais informações, fotos e quem já está participando.

Atrações

- Feira de negócios com montadoras, consessionárias, lojas, moto peças e outros
- Entrada gratuita para empresários do setor
- Meia entrada para integrantes de motoclubes
- Test-drives
- Shows acrabáticos
- Shows musicais
- Museu de motos
- Encontro de motociclistas

20% de desconto para associados ABRACICLO e ANFAMOTO

*válido para locação de áreas

Minasplan • 31-3371-3377 • www.motofair.com.br

PROMOÇÃO | PARCERIA ESTRATÉGICA | APOIO INSTITUCIONAL | APOIO DE MÍDIA

minasplan

abraciclo ANFAMOTO ABRAM TOMC SINCODIV MG Moto Adventure

FIEMG GOVERNO DE MINAS SEST SENAT

Na margem desabitada, o mangueza acompanha o rio até a foz. Do outro lado, o rio forma praias rasas e tranquilas. Nos períodos de maré baixa, formam-se extensos bancos de areia que permitem caminhadas até o lado oposto do canal, onde ficam belas dunas enfeitadas por coqueiros.

Logo depois, surge Massarandupió, primeira praia naturista do litoral norte da Bahia. O mar é ideal para banho em todas as fases da maré, especialmente durante a vazante, quando as ondas praticamente desaparecem. A faixa de areia, que faz parte da área de proteção ambiental, é muito procurada por tartarugas marinhas durante o período de desova. O espetáculo fica por conta da paisagem, contornada por altas dunas de areias alvas, repletas de coqueiros. Com o sol do verão, a praia transforma-se em um verdadeiro oásis. No final da estrada, entre o povoado e a praia, encontram-se barracas, restaurantes e bares. E por trás das dunas há um lago (margeado por uma área gramada.

TRILHAS

Existem diversos caminhos off-road pela região, mas vale lembrar que, antes de encará-las, é preciso estar atento: são muitas as áreas de proteção ambiental (e elas devem ser respeitadas).

Por conta disso, a galera do off-road baiano utiliza trilhas dentro de fazendas. Com autorização dos proprietários, os trilheiros desbravam verdadeiros paraísos e se deparam com dunas, lagoas e grandes atoleiros cercados pela mata. E se você imagina que rodar por lá é fácil, certamente irá mudar de opinião ao adentrar esses caminhos. Existem atoleiros que parecem ser pequenos – no entanto, ao adentrá-los, seu quadri ou moto irá afundar e dependendo do ponto, você não conseguirá tirá-lo dali sozinho.

Massarandupió é uma praia naturista e o acesso ao local implica em normas de conduta

Praias limpas e com águas mornas encantam os viajantes

CYCLE Seguros

O SEGURO DA SUA MOTO NÃO É TÃO CARO QUANTO VOCÊ IMAGINA. CONSULTE-NOS!!!

G 650 GS 2010 - 0Km

R$ 1.042,01

ZX 6R - 0KM

R$ 3.178,74

V-Strom 650 2010 0Km

R$ 1.588,84

883 R – 2008

R$ 1.042,01

Para uma pessoa física solteira e sem perfil de segurado especial, (pessoa, física, maiores de 18 anos, CEP 02732-000, 40 anos de idade, pagante no residencial, residir em casa, possui acima de 10 anos, não exista outros condutores. Os preços podem sofrer ajustes sem aviso prévio. veículo, utilize o mesmo apenas para lazer, não exista, habitualmente para mais o mais de

Rua Nestor Pestana, 196 - Consolação - São Paulo - SP
Fones: 11 3159-0733 / 3258-7066 / 3258-8311 | www.cycleseguros.com.br

Mais de 30 pilotos participaram desta aventura

A dica é começar a brincadeira bem cedo e passar o dia enfrentando os desafios das trilhas e descobrindo lugares de rara beleza. Depois, siga para a vila de Massarandupió, com suas ruas de areia e redes estendidas ao lado das habitações. Aqui, seu destino é o restaurante Dona Teresinha/Espaço Verde, que serve deliciosos peixes, petiscos e é ponto de encontro dos pilotos.

As trilhas destacadas neste artigo foram percorridas durante a etapa Salvador / Massarandupió do Can Am Adventure Tours. A iniciativa da BRP visa a integração de pilotos de quadriciclos, independentemente da marca, modelo ou ano das máquinas. Tais eventos acontecem em todo o Brasil ao longo do ano. Mais informações: www.canamtours.com.br

SERVIÇO

Sport Jet Concessionária BRP (71) 3321-6711
Avenida Luiz Murat, 6 Salvador (BA)

25ª EDIÇÃO

★ BIKERS WANTED ★

MEGACYCLE

SÃO LOURENÇO
MINAS GERAIS

14 A 17 DE ABRIL
2011

- MOTOS
- ESTRADAS RADICAIS
- GENTE BONITA
- PAISAGEM DE CINEMA
- SHOWS
- SEGURANÇA

O MELHOR EVENTO MOTOCICLÍSTICO DO BRASIL SEM 25 ANOS

ARRANCADA, MOTOCROSS, MANOBRAS, BIKE TRIAL,
FEIRÃO DE MOTOS, LOJA DE ACESSÓRIOS, MERCADO DE PULGAS,
LANÇAMENTOS, CORRIDA DE QUADRICICLO, BAR, BLUES E BARBECUE

REALIZAÇÃO

MEGACYCLE

APOIO

POLÍCIA MILITAR

POLÍCIA CIVIL

PROMOÇÃO

Saiba mais: www.megacycle.com.br. Siga-nos no Twitter: @grupomegacycle e Facebook: Megacycle

Texto Luciana Bulgarelli – Fotos: Divulgação

Roupa de aventura

Com visual diferenciado, Saveiro Cross está disponível apenas com cabine estendida e tem mais vocação para asfalto. Confira o desempenho desta pequena VW

A

de uso misto e motor 1.6 Total Flex de 104 cv (abastecido

e uma rede para pequenas peças

Se a intenção é pegar a estrada para uma viagem longa, vá sem preocupação. O interior tem ótima ergonomia, com bancos confortáveis e boa posição para dirigir – o assento do motorista e o volante contam com regulagem de altura e profundidade. A Cross de entrada sai por R$ 43 410, mas para ter ar-condicionado, será preciso desembolsar R$ 46 350. Quer mais comodidade e entretenimento? Entre os opcionais estão MP3 player com entradas para SD card e USB, Bluetooth e volante multifuncional com os controles do sistema. Os alto-falantes são de série: dois tweeters e quatro médios. Ao adicionar estes equipamentos mais airbag duplo, o preço vai para R$ 49 750.

DIRIGIBILIDADE

Apesar do visual off-road, a Saveiro Cross faz parte do grupo de veículos com mais vocação para asfalto. A boa altura do solo e os pneus de uso misto permitem pegar um trecho de terra, mas é na estrada que ela mostra seu melhor desempenho. Com suspensão equilibrada, a picape é boa de curva e o motor responde bem em baixas rotações, transmitindo segurança principalmente nas ultrapassagens.

O câmbio de cinco marchas tem engates precisos e as duas primeiras têm relações mais curtas do que no Gol e Voyage, garantindo agilidade nas arrancadas, mesmo com carga. Na hora de estacionar, os sensores no para-choque traseiro auxiliam a manobra – este item também vem de fábrica. Ou seja, a roupa é de trilha, o visual tem estilo, mas a Cross se revelou uma ótima opção para o dia-a-dia na cidade, com conforto e praticidade.

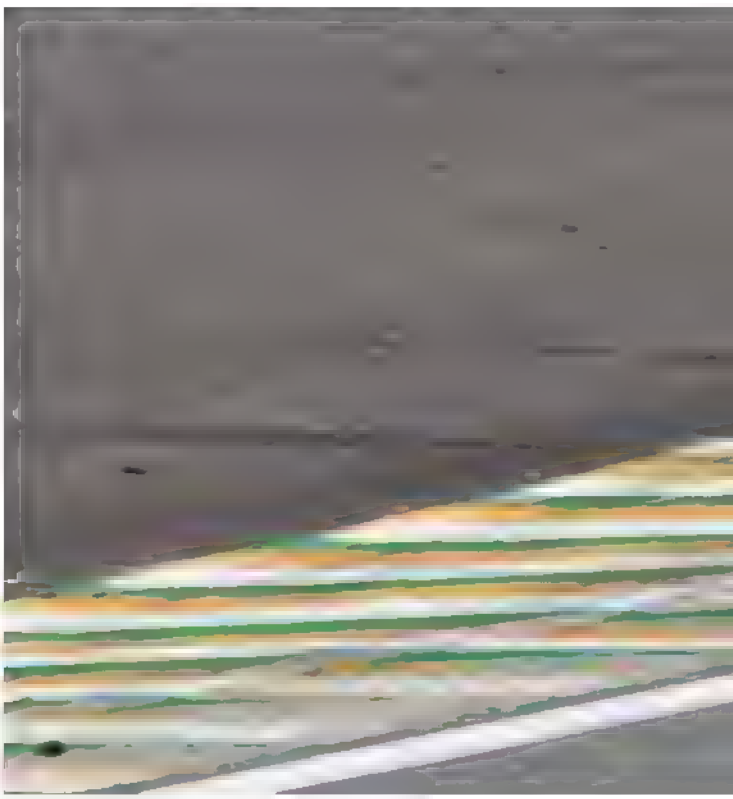
FICHA TÉCNICA **Volkswagen Saveiro Cross**	
Motor	1.6 flex
Potência	101 cv (G), 104 cv (E) a 5.250 rpm
Torque	15,4 kgfm (G) / 15,6 kgfm (E) a 2.500 rpm
Transmissão	manual, cinco marchas
Freios	discos ventilados na dianteira e tamboras na traseira
Rodas	liga leve
Pneus	205/60 R15, uso misto
Capac. da caçamba	734 litros
Capac. da cabine estendida	300 litros
Carga útil	715 kg
0 a 100 km/h	10,8 s (G) 10,5 s (E)
Velocidade máxima	174 km/h (G) / 176 km/h (E)
Consumo médio	Não divulgado

Texto Leandro Pereira Fotos Vinícius Fonseca, Leandro Oliveira, Thiago Capadano

Trio campeão

Com uma Yamaha R1, Cachorrão, Doca e Pablo Nunes se consagraram no Circuito de Interlagos (SP)

O autódromo paulistano José Carlos Pace (Circuito de Interlagos) recebeu mais uma vez a tradicional prova "500 Milhas do Brasil". Em sua décima primeira edição, o evento reuniu pilotos e equipes para a mais rigorosa e ousada prova da Motovelocidade brasileira. Foram 186 voltas de superação e muitas emoções marcaram os dias 14, 15 e 16 de janeiro, datas da competição (vencida pela equipe Cachorrão Racing). As 500 Milhas estrearam em 1972 e diversos pilotos ilustres já participaram desta festa do esporte a motor. Por 17 anos o evento permaneceu fora do calendário da Motovelocidade no país, mas voltou triunfante em 2008 (agora, com organização da Betre n Eventos). Em 2010, Gilberto Kassab, Prefeito de São Paulo (SP), assinou um decreto-lei dando força às 500 Milhas do Brasil, que, agora, fazem parte da programação de aniversário da cidade.

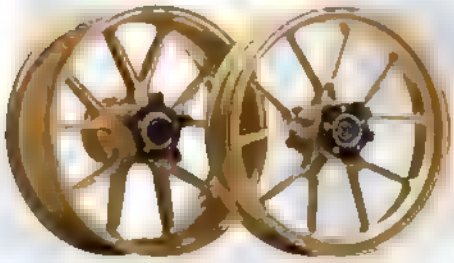


SEXTA E SÁBADO

O primeiro dia de treino foi marcado por muita chuva e poucas motos na pista. As equipes puderam fazer acertos nas máquinas e treinar trocas de pneus e reabastecimento (obrigatórios nesta competição). Na parte da manhã houve dois treinos livres ainda com pista úmida, mas sem chuva. A tarde os treinos classificatórios foram realizados com pista seca e a equipe Cachorrão Racing Team conquistou a "pole position". Ainda por conta da chuva, sábado assistiu à queda de diversos pilotos que buscavam os melhores acertos para suas motos.

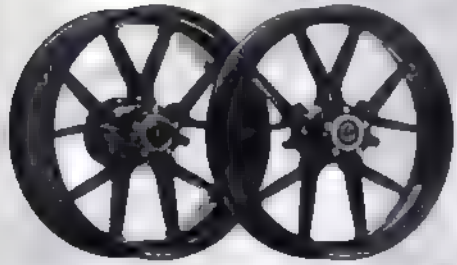
marchesini

ESTILO, DESIGN E PERFORMANCE

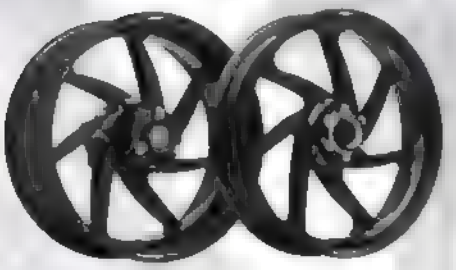


Kompe Street
(liga de alumínio forjado)

Kompe Supermotard
(liga de alumínio forjado)



MTOR Corse
(liga de magnésio forjado)



7 Spoke
(liga de magnésio forjado)

Revendedor autorizado
São Carlos/SP | **NovaMoto** | (19) 3373.1200

Distribuidor oficial

perfect

Rua Alvaro Rodrigues, 375 Brooklin | São Paulo | SP
11 5532.1880 | perfectmotors.com.br
Faça revisões em seu veículo regularmente

DOMINGO

Realizada ao estilo "Le Mans", com pilotos de um lado e motos do outro, a largada foi emocionante. Ao sinal do diretor de prova (com a bandeira verde), os pilotos correram em direção às suas motos e fizeram bonito na competição.

Como esperado, a prova teve início liderada pelos pilotos profissionais da Cachorrão Racing Team. Também favorita ao título, a equipe do piloto Danilo Andric, formada por Renan Alves e Alan Santos, teve problemas na motor logo na segunda volta. Duas horas depois, mais de dez máquinas haviam abandonado a corrida por problemas técnicos ou queda, inclusive o time feminino, composto por três pilotos do Espírito Santo.

Após seis horas e meia de prova, a decisão foi eletrizante: a equipe da Cachorrão Racing Team liderava com folga, mas a surpresa veio com a segunda colocação da equipe Rush Racing Team, composta pelos pilotos Eduardo "Dudu" Neto, Serginho e Marcelo Brasil. Eles finalizaram apenas 1 minuto e 8 segundos atrás da equipe Cachorrão Racing Team, composta por Cachorrão, Doca e Pablo. Em terceiro lugar ficou a equipe Andric Racing.

PROVA DE FOGO

Diversas marcas de motos – inclusive, as consagradas japonesas e europeias – participam da corrida. Já a marca brasileira Kasinski (que fabrica seus modelos esportivos na Coreia) deu "a cara a tapa" e colocou duas motos para participar da prova. Resultado: mesmo com motor menos potente em relação às quatro e três cilindros, após seis horas ininterruptas os pilotos conseguiram colocar seus bólidos em terceiro e quarto lugares na categoria Supersport e em oitavo na Geral. Os pilotos eram Leandro Melo, Eduardo Tostes, Marcelo Camargo, Eduardo Zampier e Miguel Garcia. A organização do evento ficou a cargo da Centauro Moto Clube e da Bicestre in Eventos.

Andric (foto), Alves e Santos foram os mais rápidos na maioria das voltas

Brasil, Sérgio e Dudu, os vice-campeões que ficaram a 1.08 minutos dos vencedores com uma Kawasaki ZX-6R

Muitas disputas: equipe Kasinski faturou a terceira e quarta posições na categoria Supersport. Na foto, os pilotos Rodrigo Sá, Marcelo Camargo, Miguel Garcia e Edu Zampieri, além do mestre Milton Benite, de volta às pistas de corridas

A ADRENALINA CORRE NA VEIA NA MESMA VELOCIDADE QUE AS MOTOS CORREM NA PISTA

JÁ ESTÁ TUDO PRONTO PARA A LARGADA DE MAIS UMA TEMPORADA ELETRIZANTE DO PIRELLI SUPERBIKE. ACOMPANHE OS MELHORES PILOTOS ACELERANDO NA PRIMEIRA ETAPA DE 2011. NÃO PERCA ESSA INCRÍVEL EMOCIONANTE PELA VITÓRIA

2011 SUPERBIKE SERIES BRASIL

O MAIOR CAMPEONATO DE MOTOVELOCIDADE DO PAÍS.

34 - Corano | 74 - Colatrell | 90 - Doca

PIRELLI SUPERBIKE SERIES

Dias 25, 26 e 27/02 Autódromo de Interlagos (SP)

Convites para o PADDOCK com acesso aos boxes: R$ 35,00. ARQUIBANCADA GRATUITA.

Acesse o site oficial do campeonato para adquirir seu ingresso ou consulte os pontos de vendas.

www.superbike.com.br

@superbikebrasil

Apoio: São Paulo Turismo, CPTM, Metrô, ESPN Brasil, mais, Rico Ventos

Realização: Moto

Fabricantes: Kawasaki, Maxima, Shark, Brembo, Alemão

Organização

Texto Gian Calabrese Fotos: Divulgação

Falando a nossa língua

Em 2011, Honda Brasil celebra quatro décadas de sucesso

Vista aérea da fábrica de Manaus (c. 47)

Line-up dos modelos importados até 1976

A Moto Honda da Amazônia conquistou, no último dia 03 de fevereiro, a marca de 15 milhões de motocicletas produzidas no Brasil (feito protagonizado por uma CG 150 Titan ESD). Um número expressivo que confirma a ótima aceitação de seus produtos por parte do público local.

Os 77,5% de market share que a Honda conquistou no mercado brasileiro resultam de um sólido compromisso em fornecer produtos de qualidade e alta tecnologia, além de excelência em serviços de pós-venda. Com essa estratégia, a grife sempre ampliou seu line-up, incorporando cada vez mais modelos. O intuito: oferecer opções em motos a todo tipo de consumidor (seja para utilização esportiva ou cotidiana).

A cultura da empresa foi definida por seu criador, o visionário Soichiro Honda (1906-1991). O slogan mundial da marca, "O Poder dos Sonhos" ("The Power of Dreams"), representa bem a característica que melhor o definia: tratava-se de um pioneiro cuja compreensão de mercado estava muito à frente de seu tempo.

HISTÓRIA DE SUCESSO

A trajetória brasileira da Honda começou em 1971, quando a empresa japonesa desembarcou por aqui e estava constituída a Honda Motor do Brasil Ltda., com aproximadamente 30 funcionários, na cidade de São Paulo (bairro da Pompeia).

No ano seguinte, com o início das importações, chegaram as primeiras máquinas da Honda em terras tupiniquins. A determinação e insistência de Soichiro Honda, assim como as dos profissionais apaixonados que o auxiliavam, foram determinantes para a consolidação da marca por aqui.

O ex-diretor Masuo Murakami era um desses "profissionais apaixonados" e teve um papel importante na introdução da marca em nosso mercado. Atualmente aposentado (e aos 78 anos de idade), Murakami falou com exclusividade à reportagem de "Moto Adventure" sobre os primeiros anos da Honda no Brasil. Casado com Mitica Kato Murakami, Masuo era amicíssimo do sogro, Yasutomo Kato – por sua vez, "braço direito" de Soichiro Honda.

IDEALISMO

"Na época, tínhamos poucos recursos", lembra o veterano. "Era o momento de todos nós, apaixonados pela cultura da marca, lutarem por seu crescimento. Lembro-me bem das motos chegando a São Paulo, quando até o nosso presidente Osamo Iida ajudou a "quebrar" as caixas para retirar as unidades importadas que aportavam na empresa", lembra Murakami.

O mercado ainda era pequeno e fechado para as motos quando Soichiro Honda veio pessoalmente ao Brasil pela primeira vez, em 1974. O empresário fez um discurso para seus (então) 50 funcionários. "E pensar que, hoje, são mais de dez mil no país", destaca Murakami. "Enfrentamos inúmeros desafios, como adquirir a confiança de pessoas importantes e influentes que ajudaram a Honda a crescer."

A ida para Manaus foi um grande passo para a marca. "Conseguimos diminuir os índices de nacionalização que, junto aos incentivos fiscais, "alavancaram" a produção e o crescimento", prossegue Murakami. "Outro detalhe interessante foram as propagandas que fizemos – trabalhei junto à agência de propaganda Mauro Salles, uma das maiores da época, e mesmo com poucos

O primeiro presidente da marca no Brasil (Osama Iida) cumprimenta o lendário Soichiro Honda (sempre sorridente)

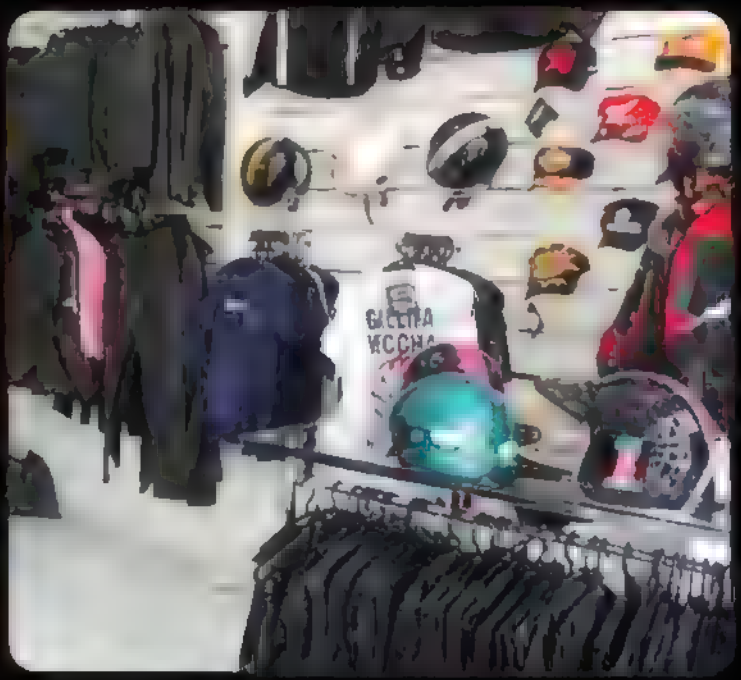
Honda visitou Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro e Foz do Iguaçu

ACESSÓRIOS PARA MOTOS E MOTOCICLISTAS

WARRIOR

SEU MODO LIVRE DE SER

Venha conhecer nossa NOVA LOJA em São Paulo



Todos os Quartos e Sábados Encontro de Motociclistas e Motoclubistas com Churrasco 0800

VISITE NOSSA LOJA VIRTUAL

www.warrior.com.br

Av Barão de Itapura, 3030 - Jd.Guanabara - Campinas - SP
Av. Duque de Caxias, 555 (esq. c/ Cons. Nébias) - Centro - São Paulo - SP

FONES: (19)3255-2710
(11)3361-7869

Murakami, Mitica e Honda no Hotel Hilton, em São Paulo

Fábrica na Amazônia tem capacidade produtiva de 500 mil motos por ano

recursos fazíamos um bom merchandising. Um episódio marcante foi quando, na novela "Cavalo de Aço", emprestamos uma moto de 500cc para o ator Tarcísio Meira. Foi a primeira aparição da marca na TV brasileira. E — o que é curioso —, mesmo com a campanha "use capacete", não conseguimos fazer com que Meira o usasse. Ao menos, com o lançamento da campanha, demos um primeiro passo nesse sentido."

MUITO TRABALHO!

Segundo Masuo Murakami, o empenho de todos para o sucesso da Honda não se limitou às ações desenvolvidas no escritório ou em agências de publicidade: o time literalmente "foi para a estrada" divulgar o produto. "A medida que os negócios cresciam, as concessionárias foram se concentrando entre os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul — e todos nós, diretores da Honda, as visitávamos de motos. Nossa meta era pilotar e difundir a prática do motociclismo no país — então, junto ao Diretor Comercial, Tanaka Shoiti, e ao Diretor de Assistência Técnica, Yoshiyuki Ito, pilotávamos até as novas revendas da época", lembra o entrevistado. "Em 1976, mudamos para a sede onde, atualmente, está a Honda do Brasil em São Paulo. Com a proibição da importação naquele período, escolhemos Manaus (MA) para começar o processo de produção", afirma Murakami. "E, como a própria história de Soichiro Honda, a Honda do Brasil transpôs inúmeras barreiras e dificuldades. A filosofia de Honda era trabalhar muito — e isso fizemos de verdade, sem hora para parar."

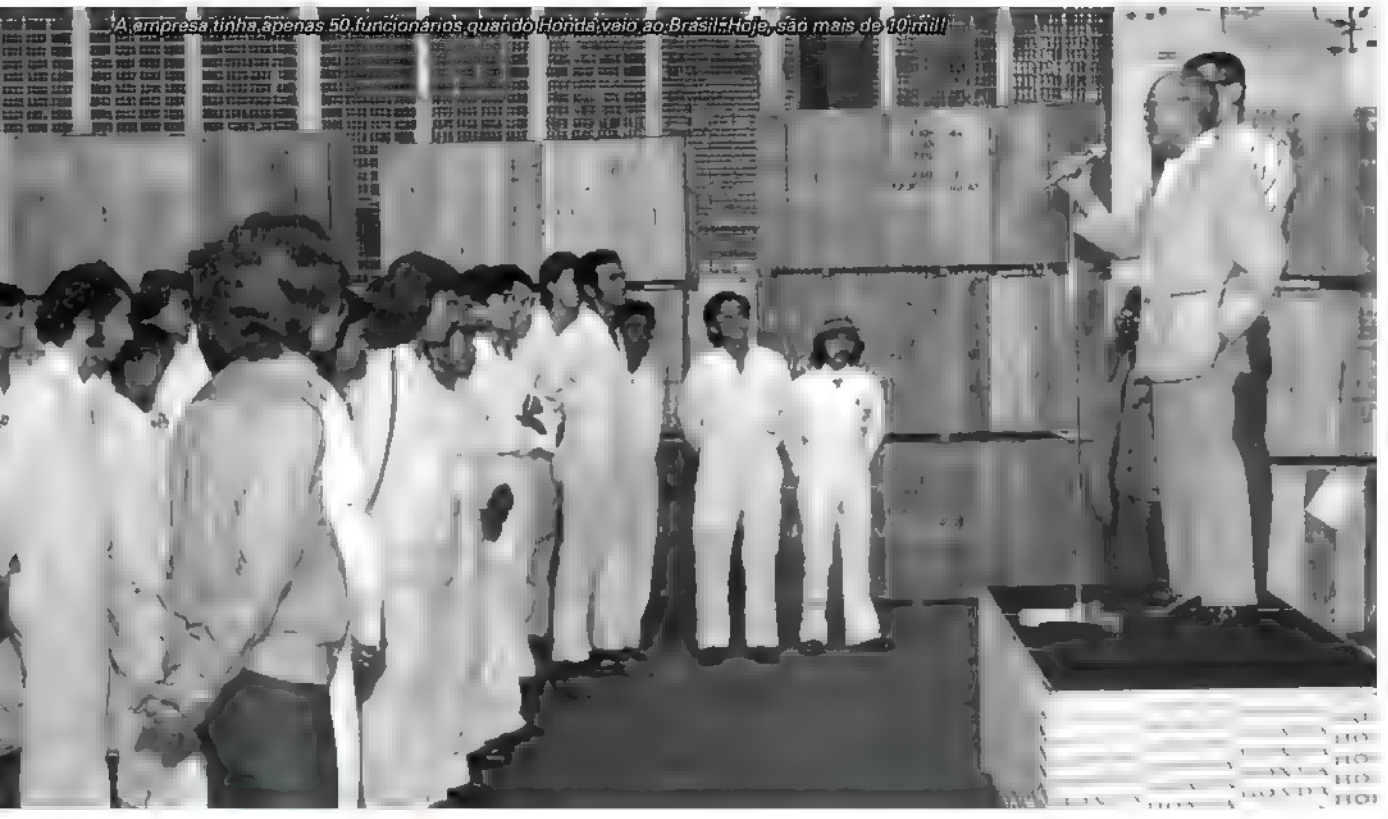
Murakami tem boas recordações do visionário Soichiro Honda. "Posso dizer que fomos muito amigos, cheguei a visitá-lo algumas vezes no Japão e o definiria como alguém extremamente "humano", simples e trabalhador — era incansável no que dizia respeito a seus negócios e ideias", conclui.

NOVA LINHA DE PRODUÇÃO

Reafirmando sua crença no potencial do mercado local (e com o objetivo de se preparar para demandas futuras), a Moto Honda ampliou sua fábrica em 2010. As instalações da nova linha de produção, inauguradas oficialmente em outubro do ano passado, integram o complexo industrial da empresa em Manaus (AM) que ocupa um terreno de 661 mil m². Com 21 750 m² de área construída, a unidade recebeu investimento de R$ 90 milhões e tem capacidade produtiva de 500 mil motocicletas por ano. Em 2011, a expectativa de produção é de 300 mil unidades, número que deverá ser elevado para 415 mil até 2013.

MAIS TECNOLOGIA, MENOS EMISSÃO DE POLUENTES

Seguindo seu compromisso mundial de respeito ao meio ambiente, desde janeiro de 2009 todos os modelos produzidos pela Honda em sua fábrica em Manaus (AM) apresentam níveis de emissão de poluentes muito abaixo dos estabelecidos pelo Promot (Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares). A ampliação da linha de motocicletas "flex", atualmente composta por quatro modelos, também reforça o compromisso ambiental do fabricante, uma vez que o etano (álcool) tem a vantagem de ser uma fonte de energia renováve e menos poluente em comparação à gasolina.



A empresa tinha apenas 50 funcionários quando Honda veio ao Brasil. Hoje, são mais de 10 mil!

Mario e Mitica Murakami: foram essenciais para o desenvolvimento da marca no país

A TRAJETÓRIA DA HONDA NO BRASIL

1971
Constituição da Honda Motor do Brasil LTDA., em São Paulo
1972
Início das importações de vários modelos de motocicletas para o Brasil
1973
Início da primeira fase de importações de produtos de força para o Brasil, como geradores, motores estacionários e motobombas.
1976
Lançamento da motocicleta CG 125 no Brasil
1980
Lançamento da motocicleta CB 400 no Brasil e do scooter Tact, seguidos da CB 400 II e CG 125 álcool no Brasil.
Constituição do Consórcio Nacional Honda no Brasil
1990
As motocicletas NX 350 Sahara e CBX 750 F Indy chegam ao Brasil
1991
Lançamento da motocicleta CG 125 Today com CDI no Brasil
Reinício da importação de produtos de força, como motores de popa, geradores, motores estacionários e motobombas
Morre Soichiro Honda, fundador da Honda
1992
A Honda atinge a marca de 1,5 milhão de motocicletas produzidas no Brasil
Lançamento das motocicletas C100 Dream e NX 150 Série Special Nature e relançamento da motocicleta XL 125 S no Brasil
Início das importações das motocicletas CBR 600 F, CBR 1000 F, NX 650 Dominator, CR 80, CR 125 e CR 250 e do quadriciclo Fourtrax no Brasil
1993
Lançamento das motocicletas NX 200, XR 200 R e CBX 200 Strada e do scooter CH 125 Spacy no Brasil
1994
Lançamento no Brasil da motocicleta CG 125 Titan, evolução do modelo CG 125 Today. Início das vendas do scooter elétrico CUV-ES.
A Honda conquista o Campeonato Mundial de Motovelocidade de 500cc com Michael Doohan
1995
A Moto Honda da Amazônia conquista o certificado ISO 9002, que reconhece a qualidade na fabricação de seus produtos com alta tecnologia
1996
Honda comemora a marca de 2 milhões de motocicletas produzidas no Brasil. Início da importação de motocicleta modelo CBR 900RR Fireblade
1997
A Moto Honda da Amazônia é eleita Montadora do Ano no Brasil, título concedido pela Fenabrave, com o objetivo de identificar qual marca representa o melhor negócio para a rede de concessionárias
1998
Foi inaugurado o Centro Educacional de Trânsito Honda (CETH) em Indaiatuba, São Paulo, onde passam a ser realizados os cursos de pilotagem de motocicletas para rede de concessionárias e frotistas, além de competições de motocross nacionais e internacionais.
Marca lança a C100 Biz, um dos maiores sucessos e uma das portas de entrada para o segmento de duas rodas do mercado brasileiro
1999
A Honda atinge 3 milhões de motocicletas produzidas no Brasil
Conquista a certificação ISO 14001 – certificado internacional de respeito ao meio ambiente. E lança o modelo NX4 Falcon de 400cc. A Honda C100 Biz, segundo modelo mais vendido no Brasil, ganha versão ES com partida elétrica. Lança a quinta geração da CG 125 Titan, motocicleta líder do mercado brasileiro em todos os tempos
2000
A Honda comemora a produção de 2 milhões de unidades do modelo CG 125
2001
A Honda atinge a marca de 4 milhões de motos produzidas no Brasil. Inauguração da estação de efluentes em sua fábrica em Manaus
2002
Lançamento da versão KSE da CG 125 Titan, com partida elétrica e freios a tambor. A Honda lança mais uma versão da Biz no mercado brasileiro, a C100 Biz +. Marca atinge 5 milhões de motocicletas produzidas no Brasil
2003
Apresentação da nova NXR Bros, primeiro modelo com duas opções de motorização: 125 e 150cc. Consórcio Nacional Honda atinge 1 milhão de clientes ativos. Marca comemora 6 milhões de motocicletas produzidas no Brasil e anuncia a ampliação da fábrica de Manaus (AM).
2004
Lançamento da sexta geração de sua motocicleta mais consagrada, a CG 150 Titan, antecipando tendências e trazendo diversas inovações. Lançamento da nova CG 150 JOB, voltada ao segmento profissional, uma evolução da CG 125 Cargo. Lançamento das novas CG 150 Sport e CB 600F Hornet
2005
Honda lança a nova CG 125 Fan, modelo acessível e de design despojado.
Marca atinge o histórico patamar de 7 milhões de motocicletas produzidas no Brasil e lança a nova Biz 125, além da nova Shadow 750, sucessora da VT 600C Shadow.
2006
Biz 125+ é lançada no mercado brasileiro. Honda alcança vitória de número 200 na Motovelocidade. É pioneira em análise e medição de gases poluentes no Brasil. Lançamento do modelo off-road CRF 230F.
2007
Marca passa a importar modelo CB 1300 Super Four para o Brasil e traz da Espanha a XL 1000V Varadero. Marca histórica de 10 milhões de motocicletas produzidas no Brasil. Também propaga o conceito de pilotagem na rede de concessionárias.
2008
Honda CB 600F Hornet chega totalmente reformulada ao mercado brasileiro.
Centro Educacional de Trânsito Honda completa 10 anos de atividades, investindo em pilotagem com segurança. Honda Shadow 750 2009 chega às concessionárias. Honda atinge a marca de 200 milhões de motocicletas produzidas no mundo e 12 milhões de motocicletas fabricadas no Brasil.
2009
Honda prepara mais de 1,2 mil policiais e bombeiros para utilização de motocicletas em prestação de serviços. Lançamento da nova CG 125 Cargo 2009. Honda apresenta primeira motocicleta do mundo bicombustível. Honda CG 150 Mix. Inaugura Centro de Distribuição de Peças no Pará. CBR 1000RR Fireblade ganha freios ABS e novas cores. Alcança marca de 13 milhões de motocicletas produzidas no Brasil.
2010
Honda propaga conceitos de pilotagem com segurança e forma mais de sete mil motociclistas em cursos ministrados pela empresa e por suas concessionárias. Chega ao mercado a Honda CBR 1000RR Fireblade 2010, com novas cores e grafismos, e é lançada a nova CBR 600RR 2010.

Somente para fanáticos por VELOCIDADE

De New Orleans a Chicago, pilotando por caminhos que fizeram parte da história americana, campos de batalhas, destilarias centenárias, é a rota da mais tradicional música americana. Cruzando os estados da Louisiana, Mississipi, Tennessee, Kentucky e Indiana, e termimando o tour no MAIOR EVENTO AUTOMOBILÍSTICO DO ANO, a INDY 500, no ano em que comemora o seu centenário. Vamos assistir a essa corrida e participar de todas as festividades em grande estilo no nosso camarote privativo com Open Bar, acessos exclusivos, etc.

Período: 18 a 31/Maio/2011

Incluindo: Locação de motos, hotelaria, carro de apoio, acompanhamento de nossa equipe, seguros, impostos, credenciamento para a INDY 500 e todas as atividades do autódromo

Reservas e informações:
MELBOURNE TOUR - (11) 3082-6613
www.mbtour.com

Melbourne
Tour Operator

Superesportiva valente

Avaliamos, na pista de Interlagos, a Kasinski GT 650R

T650R
ASINSKI

Vamos direto ao assunto: a Kasinski GT 650R é uma moto que oferece um ótimo custo x benefício. Afinal, com R$ 24.560,00 é possível levá-la para casa (ou para as pistas). É a Superesportiva de média cilindrada mais "em conta" do mercado. E, não! Não é possível compará-la às Superesportivas que custam mais de R$ 45 mil (embora isto seja óbvio, infelizmente, ainda há quem o faça).

O visual agradou à maioria. Mas, afinal, por que este produto atende aos anseios de quem busca diversão em uma pista de corridas? Só havia um modo de responder a esta pergunta: acelerando. Foi o que fizemos, sob as mais diferentes perspectivas, na pista do Autódromo de Interlagos (São Paulo - SP).

A máquina que vemos aqui (utilizada na competição 500 Milhas do Brasil, realizada anualmente) tem algumas peculiaridades em relação à versão de série (ou seja, aquela que os consumidores encontrarão nas concessionárias). Marcelo Camargo (Técnico de Desenvolvimento de Produtos da Kasinski) apontou as mudanças feitas (que não se estendem ao motor, 100% original): "Realizamos procedimentos comuns quando se vai para uma pista: retiramos o conjunto óptico, os espelhos e acrescentamos algumas carenagens, bem como um amortecedor de direção e sliders. Mas a performance se mantém original", diz o especialista.

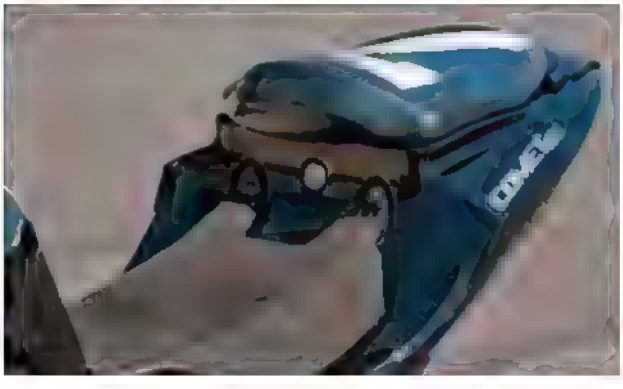
MOTOR "DÓCIL"

Logo que subi na moto, a aprovei o painel digital e a posição das barras, assim como o acabamento, me agradaram muito. São típicos de modelos bem desenvolvidos. O piloto obtém um posicionamento perfeito para as pistas, já que as pedaleiras são naturalmente retraídas e não raspam no chão.

O segundo passo foi acionar o motor de dois cilindros em V, con-

Modelo surpreendeu a todos em Interlagos, tanto no desempenho como no visual

7
GT650R
KAWASAKI



figuração diferenciada em relação à maioria das motos, mas bem utilizada pelas principais marcas italianas. Neste modelo, o motor Yosung, de origem coreana, desenvolve 75 cv de potência máxima. Naturalmente, temos um motor dócil, no qual é possível "virar a mão" no punho do acelerador "sem dó" e obter uma boa performance em pilotagens mais agressivas.

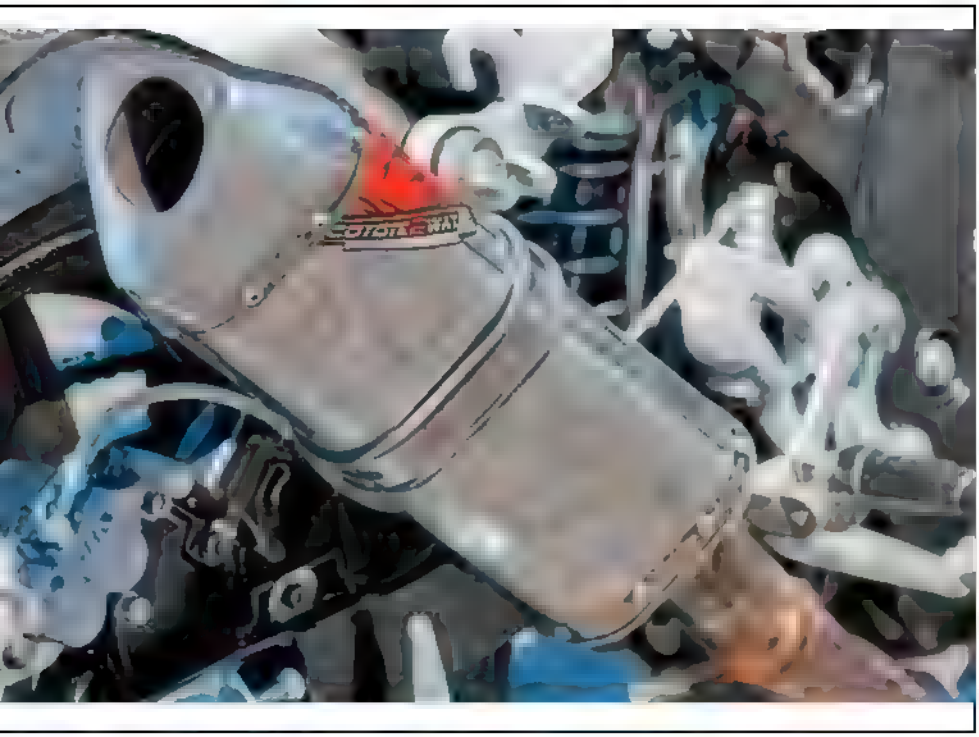
Também me chamou atenção o conjunto de suspensões, chassi e pneus. Mesmo com pneus de 160mm, a moto se comportou perfeitamente nas curvas. Uma volta foi realizada em 1,59 min. É o tipo de característica que torna esta máquina uma boa pedida para quem quer aprender a pilotar ou almeja deixar a categoria das 250cc.

APRENDIZADO

No Motoschool (onde sou instrutor de pilotagem há cinco anos), canso de ver iniciantes querendo aprender com modelos de 1000cc — o que pode ser um tremendo erro! Insistir nisso é arcar com um tempo de aprendizado maior, além de ter mais gastos no processo. Brasileiro gosta de "status" e, muitas vezes, ter um modelo de 1000cc na garagem é um modo de obtê-lo. Mas a verdade é que o bom aprendizado sempre vem "de baixo".

A ergonomia, com o novo assento em fibra, ficou ótima e bem confortável, além de permitir "pêndulos" incríveis. Já na hora de frear, os dois discos entregam boas reduções de velocidade. No final da reta dos boxes, por exemplo, foi possível frear a 60 metros da curva do "S" do Senna. O motor ainda conta com o tal do "freio motor", que não se trata de um "sistema de freio", mas que auxilia muito nessas condições, tornando a pilotagem ainda mais fácil.

Fiquei pensando: não seria interessante uma categoria monomarca com esta moto? Sem dúvida, trata-se de um sucesso em termos de custo, visibilidade e competitividade para quem está no "passo intermediário" entre os modelos de 250cc e as "Supersports" e "Superbikes".

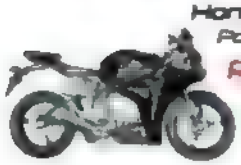


FICHA TÉCNICA Kasinski Comet GT650R	
Comprimento Total	2 060 mm
Largura Total	740 mm
Altura Total	1 090 mm
Distância entre eixos	1 435 mm
Distância livre do solo	150 mm
Peso a seco	198 kg
Motor	Tipo DOHC, 4 tempos, 2 cilindros em "V", 8 válvulas
Refrigeração	Arrefecimento a água
Capac. volumétrica	647cc
Diâmetro do cilindro	81,5 mm
Curso do cilindro	62 mm
Alimentação	Injeção eletrônica
Potência Nominal	81,5 cv / 9.250 rpm
Potência Máxima	89,6 cv / 9.250 rpm
Torque Máximo	6,9 kgf m a 7.250 rpm
Lubrificação	Bomba de óleo
Câmbio	6 velocidades
Transmissão final	Corrente
Embreagem	Multidiscos banhados em óleo
Freio Dianteiro	Hidráulico a disco (duplo)
Freio Traseiro	Hidráulico a disco
Pneu Dianteiro	120/60 - 17 - 55W
Pneu Traseiro	160/60 - 17 - 69W
Susp. Dianteira	Telescópica invertida (U.D.F.) Ajuste de amortecedor
Suspensão Traseira	Balança monochoque ajustável
Tanque de comb.	17 litros – gasolina
Cores 4 opções	Preta, Vermelha, Branca/Preta, Vermelha/Preta
Preço sugerido	R$ 24.300,00
Serviço.	www.kasinski.com.br

A performance dos campeões para sua moto

Honda Hornet
Ponteira em inox
R$ 1.541,04

Honda CBR 1000
Ponteira em carbono
R$ 2.988,71



Yamaha R6
Ponteira em carbono
R$ 2.589,38

Suzuki GSX-750 KB
Ponteira em carbono
R$ 2.518,79

Kawasaki ZX-6R
Ponteira em carbono
R$ 2.503,62

Yamaha R1
Ponteira em carbono
R$ 4.595,51

Kawasaki ER-6N/ Versys
Ponteira em inox
Consulte-nos

Revendedores autorizados
Araras/SP | Motonil | (19) 3541.6541

Distribuidor oficial
perfect

Rua Alvaro Rodrigues, 375 Brooklin | São Paulo | SP
11 5532.1880 | perfectmotors.com.br
Faça revisões em seu veículo regularmente

Texto Redação Fotos Radamés Lisboa

Disputa inaugural

Praia Grande (SP) foi o palco da primeira etapa do RM Supermoto 2011

No dia 22 de janeiro, a Praia Grande comemorou seu 44º aniversário com muita velocidade no Kartódromo oficial da cidade, no Bairro de Tude Bastos

A pista sete técnica foi o palco de exibição dos melhores pilotos do Brasil. O evento contou com o apoio da Prefeitura e teve realização da RM Eventos

Sob o sol típico do litoral paulista, as disputas fizeram a noda mais quentes na principal categoria, SM1. O piloto Danilo André venceu de ponta a ponta. Perto dele estava Alan Douglas, competidor iniciante, que "andou forte" e ficou na segunda posição. O terceiro colocado foi Vitor Buzinoto "Bochecha".

Segundo os pilotos, o final de semana de disputas foi um bom treino para todos, bem como uma prévia do que será a temporada 2011

O campeonato começará oficialmente nos dias 19 e 20 de fevereiro e os organizadores prometem muitas disputas, destacando o ascendente nível de pilotagem (que melhora a cada temporada)

CATEGORIAS INTERMEDIÁRIAS

O sábado ensolarado animou o público e os competidores
Na categoria SM5, (estreantes), Alan Douglas foi o grande vencedor mas não foi fácil para ele, já que Bruno Ferreira (o segundo colocado) se mostrou um adversário de respeito
Quem estreou neste dia (e se deu muito bem!) foi o piloto de Motovelocidade Ricardo Castropil (terceiro colocado) Na categoria SM3 B (motos de até 230cc) houve muita briga pelas primeiras posições O grande vencedor foi Cleber Augusto, seguido por Herbert Zangrossi e Tiago Coelho
Na categoria SM3 A (motos de 250cc), o vencedor foi Paulo Crich, seguido por Anderson Fião e Jorge Matos
A organização anunciou o calendário da temporada em janeiro
Mais informações fotos e a classificação geral podem ser encontradas em www.rmsupermoto.com.br

superado apenas pelo piloto Danilo André

"Bochecha" garantiu a 3ª colocação

CALENDÁRIO RM SUPERMOTO (PRAIA FEST)

1ª etapa 20 de fevereiro • 2ª etapa 13 de março • 3ª etapa 10 de abril • 4ª etapa 15 de maio • 5ª etapa 5 de julho • 6ª etapa 17 de julho • 7ª etapa 14 de agosto

MAIS DE 500 MODELOS
PARA COMPLETAR TODOS OS ESTILOS.
TRITON
EYEWEAR
PARA TODOS
tritoneyewear

Texto e fotos: Rodrigo Borelli

O último Samurai

Um bate-papo com o piloto da Triton Eyewear Racing Ricardo Kazum Sato, uma referência em sua categoria: a Supermoto

Voos rasantes, curvas perfeitas, consistência nas provas e técnicas de pilotagem apuradíssimas. Seja no Motocross ou na Supermoto, aos 39 anos de idade o piloto Ricardo Kazumi Sato (também conhecido como "Mi") é uma das referências em sua categoria. Adjetivos que, somados às frenéticas sessões de treinos, o premiaram em 2010 com os títulos brasileiro (SM4) e vice-brasileiro (na principal categoria, SM1) de Supermoto. Sansei (ou seja, neto de japoneses) nosso entrevistado, desde a adolescência, foi incentivado pela família a brilhar no motociclismo. Sua formação básica de pilotagem se deu no Motocross, esporte que define como "crazy" ("louco") e que pratica há doze anos. Além da carreira brilhante nas pistas, "Mi" é engenheiro da área de desenvolvimento de produtos da Honda. Durante um treino realizado na cidade de Bauru (SP), conversamos com ele sobre esporte, equipe, patrocínios e muito mais.

DE ONDE VEM ESSA DEVOÇÃO POR MOTOCICLETAS?

Desde que me conheço por gente, adoro motos. Minha primeira oportunidade de pilotar surgiu aos 13 anos de idade, na região de Jundiaí, quando meu Tio Murakami, ex-diretor da Honda do Brasil, me incentivou a andar de moto. Naturalmente, com as quedas, um dia ele decidiu que eu deveria reparar as motos que danificasse. O tempo passou e comecei a ter contato com pessoas da Honda, que, hoje, são os principais gestores da empresa. Em 1998, fui contratado. E agora desenvolvo atividades voltadas ao mercado brasileiro, como engenheiro. Em 2006, surgiu a oportunidade de realizar um treinamento de seis meses no Japão, voltado ao desenvolvimento de motos e homologação de um programa de "licence" que visa critérios de segurança para a realização de qualquer tipo de avaliação, conectando o conceito do produto às motocicletas e necessidades dos adeptos do on e off road (50cc a 1800cc).

O QUE FALTA PARA O ESPORTE SUPERMOTO "DESLANCHAR"? E COMO VOCÊ AVALIA OS ATUAIS CAMPEONATOS DISPUTADOS NO PAÍS?

O campeonato brasileiro vem enfrentando dificuldades com a falta de organizadores mais sérios e comprometidos com o esporte. Mas no final do ano passado, tivemos o evento realizado por Alexandre Barros, que foi sensacional o Bahia Desafio

233

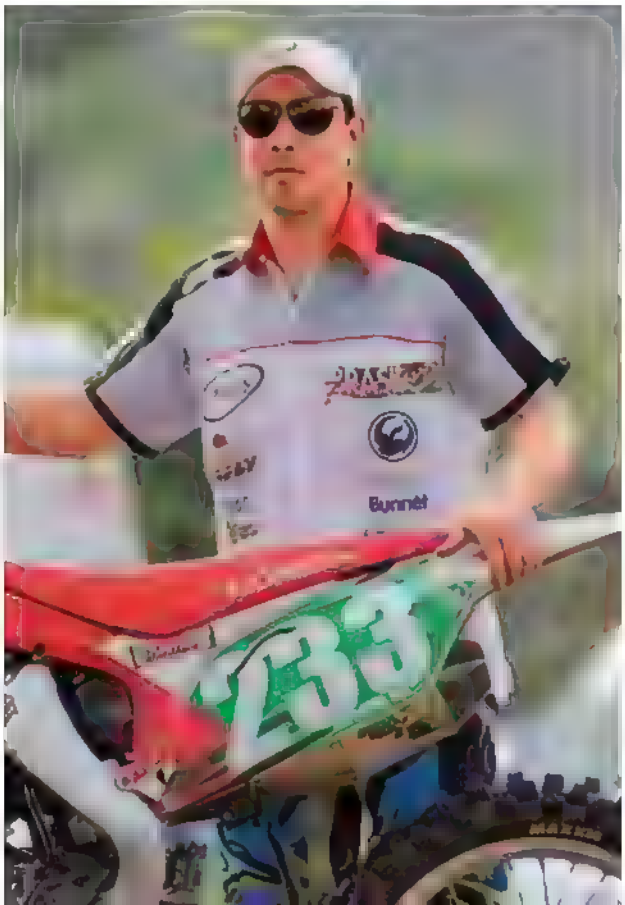
Internacional Supermoto 2010, que contou com grande mídia (algo que os pilotos realmente precisam). Eis aí um exemplo a ser seguido nos campeonatos: tornar o Supermoto um grande espetáculo para o público e a mídia. Os pilotos estão aí, o mercado cresce e esperamos mais profissionalismo como um todo, para que a modalidade também possa evoluir. As disputas são incríveis, temos ótimos pilotos, mas precisamos melhorar o esporte para formar novos adeptos e campeões.

COMO SE DEU SUA ESTREIA NA SUPERMOTO?

Sempre participei de provas como Cross-Country, Enduro de Velocidade e Motocross. No fim de 2008, consegui montar uma CRF450R 2002 e participei da última etapa do Brasileiro de Supermoto — realizado pela Carlinhos Romagnoli Produções (em Piracicaba, interior de São Paulo). Em 2009, ingressei nas provas dos campeonatos Paulista e Brasileiro que não aconteciam nas mesmas datas das provas de Motocross (Brasileiro), que eu já disputava. No mesmo ano fui convidado a integrar o "Lawanteam" e ganhamos algumas etapas do Paulista e do Brasileiro de 2009. E em 2010, criamos a Triton Eyewear Racing e atingimos nosso objetivo: o título.

DE QUE MODO VOCÊ SE PREPARA PARA AS DISPUTAS? COMO SERÁ EM 2011?

Não sobra muito tempo para condicionamento físico completo, mas me esforço para, todos os finais de semana, "rodar" algumas horas de Supermoto e Motocross. A temporada 2011 será de muitas disputas. Pretendo manter o ritmo, utilizar o Motocross e o Supermoto para manter a pilotagem "atualizada". Estarei treinando as duas modalidades constantemente.



COMO SÃO FEITAS AS MANUTENÇÕES E ACERTOS DA MOTO? E QUANTO VOCÊ GASTA PARA CORRER DE "SM"?

Hoje, utilizo uma Honda CRF450R 2009 injetada. Como minha formação é de engenheiro, o serviço acaba sendo uma forma de "terapia". Para desenvolver os acertos, estudo as informações dos projetos das motos Honda e, além disso, fico antenado às evoluções e "setups" que possam melhorar o desempenho das máquinas. A manutenção básica, eu mesmo faço. O motor é preparado por meu mecânico, "D'Ilja", e a RM Racing me apoia com oficina e manutenção preventiva. O Supermoto é um dos esportes a motor mais baratos, atualmente. A moto custa cerca de R$ 35 mil (equipada). Uso macacão especial para a modalidade Alpinestars, botas de Cross, capacete de Cross Arai e luvas Alpinestars de Motovelocidade, totalizando um montante de R$ 10 mil. Para participar das provas, gastam-se cerca de R$ 6 mil por etapa. Para arcar com as despesas, temos o patrocínio da Triton Eyewear e o apoio da Brasil Racing (peças para motos e equipamentos de segurança), RM Racing (oficina e manutenção) e Mobil (lubrificantes).

QUE DICAS VOCÊ DARIA A QUEM PRETENDE INGRESSAR NA SUPERMOTO?

Primeiro, adquirir uma motocicleta nacional do tipo "Cross" (de 230cc), como a Honda CRF, ideal para aprendizagem e de baixíssima manutenção. Nos treinos, tentar mesclar terra e asfalto. Como em qualquer outro esporte, é preciso muita prática. É importante fundamentar exercícios básicos, como posicionamento, frenagens e muitas curvas (8) com pylon. Isso pode ser adquirido nos cursos de Motocross disponíveis no mercado. Outro passo importante é a compra de um bom equipamento de segurança. E é imperativo fazer exercícios de alongamento e pré-aquecimento nas primeiras voltas nos circuitos, além de reconhecimento das pistas. Por fim, divirta-se sempre... e se aperfeiçoe!

Ricardo Sato esbanja técnica e estilo "Na Supermoto" utiliza uma Honda CRF 450R, ano 2002; e no Motocross, o modelo "injetado" 2009

brembo
Linha High Performance
Kit Bomba de freio 19RCS
O 1º estágio da Alta Performance
Alavanca Completa de Embreagem
Kit de Discos Flutuantes Supersport
Kit de Pinças GP4 RX
Lançamento!
Kit de Pinças Traseiras CNC
Revendedores autorizados
Araras/SP | Motonil | (19) 3541.6541
Campinas/SP | Spiga Racing | (19) 3241.7788
Caxias do Sul/RS | Extreme by Xiru | (54) 3222.6369
Curitiba/PR | Moto 3 | (41) 3332.1644
Picos Caruaru/PI | Empório Motos | (89) 3244 9400
Rio de Janeiro/RJ | Center Moto | (21) 2275.5796
Rio de Janeiro/RJ | Tekno Point | (21) 3860.4143
São Caetano do Sul/SP | Sportplus | (11) 2311.3141
São Carlos/SP | NovaMoto | (19) 3373.1200
São José/SC | Speed Moto Center | (48) 3241.6000
São Paulo/SP | Boi Motos | (11) 3168.9778
São Paulo/SP | Bordsak Motos | (11) 3881.3393
São Paulo/SP | Espaço 2 Rodas | (11) 3742.4076
São Paulo/SP | Moto BR | (11) 3467.7444
São Paulo/SP | Moto Remaza | (11) 5533.1877
São Paulo/SP | Nova Suzuki | (11) 5531.1455
São Paulo/SP | Solo Moto | (11) 3679 9803
São Paulo/SP | Top Bikes | (11) 3624.4401
Distribuidor oficial
perfect
Rua Alvaro Rodrigues, 375 Brooklin | São Paulo | SP
11 5532.1880 | perfectmotors.com.br
Faça revisões em seu veículo regularmente

No controle de uma Custom

Dicas para pilotar motos "estradeiras"

Atendendo à solicitação de alguns leitores, ne[illegible] abordarei alguns aspectos importantes na co[illegible] motos da categoria "Custom", ou "estradei[illegible] também são conhecidas por aqui.

CARACTERÍSTICAS

As motos da catego[illegible] características específic[illegible] permite que sejam [illegible]mente reconhecidas – a ma[illegible] centro de gravidad[illegible] baixo, ou seja, bem próxi[illegible] distância entre eix[illegible] rodas dianteira e traseira n[illegible] é elevada – ou, ao [illegible] maior do que a média em [illegible] gorias. Normalmen[illegible] motos com peso elevado e [illegible] postura de pilotage[illegible] os pés projetados à frente [illegible] em pedaleiras ou estr[illegible] bem à frente do eixo da col[illegible] elemento bastant[illegible] na categoria é o formato [illegible] normalmente alto e la[illegible] As cilindradas são diversas [illegible] estilo ser encontr[illegible] motos de 125cc até 1.600c[illegible]

PROBLEMAS

Os problemas p[illegible] pilotagem mais recorrentes estão relaciona-dos ao seu volu[illegible] e dirigibilidade. Veja, a seguir, como lidar com sua Custom em situações mais "delicadas".

PESO

A maioria das motos da categoria se concentra na faixa de 1000[illegible] de cilindrada e pesa em torno de 300 kg. Um objeto tão pesado oferece problemas de equilíbrio para a maioria dos motociclistas, pois, em algum instante próximo à parada, o piloto terá, de fato, que arcar com todo o seu peso. É vital que haja um bem plane-jamento em como se posicionar na moto para obter o melhor equilíbrio e, fundamentalmente, pensar não somente para o mo-mento, mas do que acontecerá em seguida. Uma vez que a moto ganha velocidade, o fator "peso" deixa de ser problemático, pois a estabilidade passa a ser gerada pelo controle técnico da moto, exigindo pouquíssima força física.

Para administrar melhor esse peso, você terá que se posicionar na moto de forma a gerar bem equilíbrio – como tais modelos têm baixa altura, não oferecem problemas para se alcançar o chão com os pés (para a maioria de biotipos físicos).

Procure, sempre que possível, levar ambos os pés ao solo quando estiver próximo de parar. Terá que se acostumar a usar o freio dianteiro muito delicadamente, para gerenciar o movimento em coordenação com a aceleração e embreagem, uma vez que o freio traseiro não estará a seu alcance nessa condição. Use o tronco para promover o equilíbrio da moto, de maneira que os pés possam se arrastar suavemente por sobre o solo, evitando tocá-lo de maneira abrupta. Cada "pesada" que derrapa inclinará a moto para o lado oposto ao do pé que interagiu com o solo, podendo gerar a necessidade de contra-posição com o pé do outro lado – e assim sucessivamente, criar desequilíbrio. Da mesma forma, ao sair e ganhar velocidade, espere que haja movimento suficiente com a moto para posicionar os pés nas respectivas pedaleiras. Tome muito cuidado com as situações de desequilíbrio nessas circunstâncias de baixa velocidade: se der uma batida forte com os pés no solo, poderá ter sérios problemas físicos e lesar significativamente as pernas. Como a maioria dessas motos tem escapes baixos, também oferecem risco de queimaduras nas pernas se essas não forem devidamente afastadas da proximidade com a caloria. Fique atento a essa distância para não se machucar. Se sentir que a moto se inclinou para uma posição que não conseguirá sustentar, nem tente fazê-lo – é preferível deixar a moto cair do que exercer um esforço que poderá causar danos à musculatura e, eventualmente, prender suas pernas sob o veículo. Lembre-se que somente uma pessoa de porte físico avantajado terá condições de sustentar tal peso (e mesmo e a correrá o risco de se machucar).

MANOBRAS DE BAIXA VELOCIDADE

Durante as manobras de baixa velocidade, o planejamento é essencial para não se colocar em situação potencialmente difícil. Conheça sua moto – execute diversas curvas de 180 graus com o guidão totalmente virado para a curva. A moto descreverá o que chamamos de "curva de raio mínimo", ou seja, cumprirá a curva ocupando o menor espaço possível. A finalidade é reconhecer qual espaço físico é necessário para a manobra, dando-lhe ciência e referência para manobras futuras em termos de planejamento do espaço necessário.

Fique atento à topografia – sempre note o ambiente em que opera quanto à inclinação. Ambientes que tenham desníveis no solo (ou inclinação no sentido transversal ao da moto) oferecem bastante risco, pois a moto tenderá a se inclinar para o lado mais baixo. A tendência deve ser combatida oferecendo maior peso corporal ao lado que possuir o aclive, ou a parte mais alta – é nessa superfície que deve planejar se apoiar. No caso de subidas e descidas no plano paralelo ao da condução da moto, também é importante notar que descendo o piloto terá de exercer maior controle sobre os freios, enquanto que subindo terá de se preocupar com a manutenção do controle através da embreagem. Se tiver que manobrar nessas condições, sempre planeje deixar a traseira em direção a descida. Dessa forma poderá utilizar o motor para manobrar a moto em direção à subida. Se não utilizar esse planejamento se verá tendo que puxar a moto de 300 kg usando os pés ou, ainda pior, tendo que pedir ajuda a terceiros. Utilize a postura de oposição angular nas manobras de baixa velocidade. É importante usar bem o corpo para equilibrar o conjunto e a postura que melhor atende à necessidade é a de oposição angular. Em outras palavras, enquanto a moto necessita de alguma inclinação em direção a curva pretendida, o corpo do piloto deve ser posicionado em ângulo oposto ao da inclinação da moto. Na maioria das vezes basta apenas que seja mantido na vertical enquanto a moto se inclina, mas é preciso que haja flexibilidade para entender que cada situação é diferente.

CURVAS

Um dos aspectos mais delicados na operação de uma moto dessa categoria são as curvas. Como a maioria tem centro de gravidade baixo e pouca distância do solo, sua largura total limita bastante a inclinação que podem produzir.

É muito importante que seu condutor tenha ciência desses limites e que saiba identificá-los. Na maioria das motos da categoria, as pedaleiras ou plataformas são as peças que tocam o solo em primeira instância quando a moto atinge o limite de inclinação. Isso quer dizer que, naquela velocidade, não conseguirá produzir uma curva de raio mais fechado do que a que já está fazendo quando essas peças roçam o solo. As únicas alternativas para a diminuição do raio seriam a desaceleração e a mudança de postura corporal – agora inclinando-se o corpo em ângulo maior que o da inclinação da própria moto. Essa postura é conhecida como pêndulo, que no caso das motos "Custom" não é integralmente aplicada, mas apenas com as partes mais pesadas de seu corpo – as caixas torácica e craniana. Projetar seu peito e cabeça para dentro da curva faz com que fisicamente a moto possa descrever uma trajetória de raio menor, dada a mesma inclinação.

Note novamente que é preciso adotar a flexibilidade não só no entendimento da proposta, mas principalmente na forma como utiliza seu corpo para obter, controlar e manter o equilíbrio.

Seu planejamento para as curvas deve levar em consideração a capacidade de inclinação de sua moto e adotar tal velocidade que lhe permita obter aproximadamente a metade dessa inclinação durante a curva. Dessa forma garante opções de inclinar mais ou menos durante o processo da curva, ativando uma mudança de trajetória no caso de encontrar um obstáculo.

FRENAGEM

A frenagem não é tão diferente de outras categorias de moto – o freio dianteiro continua sendo o mais importante para a parada emergencial, mas o papel do freio traseiro é incrementado.

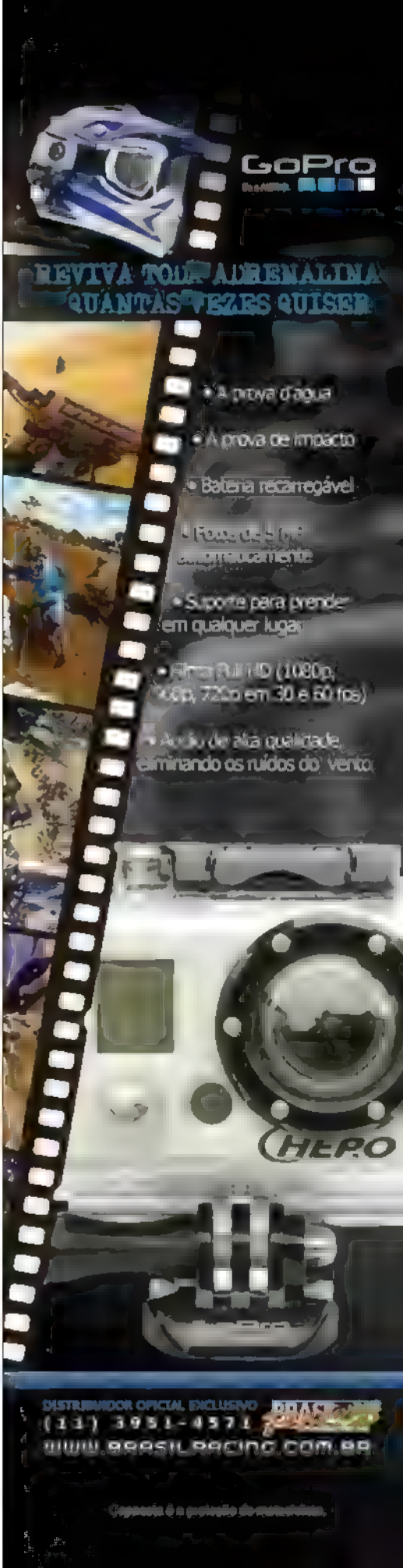
Para as manobras de controle em baixas velocidades, o freio traseiro ajuda muito a suavizar um movimento que tenha algum excesso de velocidade. Tente sempre resolver esse excesso primeiramente com a desaceleração na mesma marcha, seguido de redução para uma marcha mais curta e se ainda necessário, a aplicação do freio traseiro.

Por serem motos longas, pesadas e baixas, o freio traseiro passa a ter um papel mais incisivo durante a frenagem do que em motos de outras categorias. As mais leves e altas tendem a uma transferência maior de sua massa para a roda dianteira, fazendo com que esse freio tenha muito maior aplicabilidade

A vantagem de usar mais o freio traseiro está associada a uma maior segurança no equilíbrio e estabilidade da moto uma vez que qualquer excesso de pressão que cause travamento dessa roda, não comprometerá fundamentalmente sua dirigibilidade. Já não se pode dizer o mesmo do freio dianteiro, que mesmo sendo mais eficaz, pode provocar inclusive queda se excedidos seus parametros operacionais.

Espero que com essas poucas dicas os felizes proprietários das motos dessa categoria encontrem ainda mais prazer em sua condução. Aventure-se sempre totalmente equipado.

Nenad é campeão brasileiro de motovelocidade, piloto de testes e instrutor do curso de pilotagem Performance Professional Riding, para motociclistas. Perguntas ou sugestões para essa seção devem ser endereçadas para revista@motoadventure.com.br Assunto: Performance. Veja mais informações no blog do autor: http://cursodepilotagem.blogspot.com



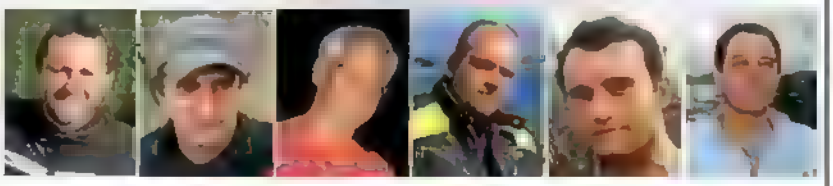
Cuidados odontológicos

Uma viagem motociclística pode ser comprometida pela saúde bucal. Saiba como se precaver

Se possuir peças móveis, como dentaduras ou pontes removíveis, solicite que seu dentista as examine, pois poderão sofrer quebra durante a viagem — se tiverem mais de quatro anos de uso, considere substituí-las por novas.

Viajantes na faixa etária de 18 a 24 anos devem estar atentos ao surgimento dos terceiros molares (dentes do siso), que, normalmente, erupcionam nesta fase da vida. Muitas vezes são precedidos de dor aguda e inchaços na face, podendo, também, afetar pessoas mais velhas. Tal quadro de inchaço na face é, talvez, um dos mais preocupantes da odontologia quanto ao seu prognóstico, principalmente na região da mandíbula. Se não for tratado adequadamente, poderá evoluir para um edema da região da glote, causando a necessidade de internação hospitalar ou mesmo uma traqueotomia (abertura na região do pescoço para colocação de um tubo que permite a respiração). Infelizmente, esse quadro não é tão raro nos dias de hoje devido às infecções com bactérias de alta resistência a antibióticos. Seu dentista poderá orientá-lo se possuir um dente nessa fase de erupção ou em um processo inflamatório. Caso haja necessidade de extração, procure fazê-lo com bastante antecedência à viagem, dando tempo para que a recuperação seja completa. Tendo-se consultado com o profissional de sua escolha, peça que ele o oriente também sobre os analgésicos, antiinflamatórios e antibióticos que devem ser levados na bagagem, junto com a receita odontológica, para uma emergência. Através de seu histórico médico, ele estará em melhor posição para indicar que providências deverão ser tomadas e quais deverão ser evitadas em uma eventualidade. Certifique-se de ter os contatos de seu dentista caso seja necessária sua opinião em assunto emergencial.

Assim como fez com sua moto, revisando-a, cercando-se de todos os cuidados para que não quebre ou o deixe na mão por qualquer razão, os cuidados com o corpo não podem ser deixados de lado — como diz o bom e velho ditado: prevenir ainda é o melhor remédio. Adote esses pequenos cuidados e desfrute ainda mais de sua aventura motociclística.



Adriano **Ed** **Edu** **Felipe** **Marcelo** **Ramon**

Sugestões e perguntas para esta seção devem ser endereçadas para revista@motoadventure.com.br. Assunto: Trips & Tips.

Mobil Super Moto

PARABENIZA OS CAMPEÕES 2011

500 MILHAS INTERLAGOS

Luiz Teixeira Camargo (Cachorrito)
Alecsandre Brieda De [illegible]
Pablo Nunes

E seu próximo desafio já está apontado na reta. Vem aí... 500 MILHAS BRASIL • 14 de janeiro de 2012

NOVO REGULAMENTO • INSCRIÇÕES • INFORMAÇÕES : www.500milhasbrasil.com.br

Patrocínio: MICHELIN KASINSKI REVOLUCIONÁRIA

Realização: B

Apoio: Moto Adventure CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO São Paulo turismo

Texto: Fábio Magnani / Fotos: Divulgação

Corpos em movimento

Por que gostamos de andar de moto? Será algum tipo de instinto? Ou somos "vítimas" de empresas que, para venderem seus produtos, nos convencem da ilusão da individualidade, liberdade e rebeldia?

Eu não tenho carro. Ando de moto todo dia, seja para trabalhar ou viajar. Quando estou pilotando, não tenho muito tempo para pensar em nada. É só aproveitar. Mas às vezes tenho que andar no carro de minha mulher, e quando isso ocorre, qualquer parada no semáforo é um suplício! Fico só olhando aquele monte de motos. E, quando o sinal abre, parece uma revoada de passarinhos! Dá uma dor no coração não estar ali no meio. Mas, afinal, por que as pessoas andam de moto? Por que alguém arrisca a vida para voar a apenas alguns centímetros do chão? Muita gente já deu seus "palpites". A resposta mais óbvia é que tais veículos são baratos e ágeis. Creio ser esta a razão principal, pois a maioria das pessoas não é adepta de motos

QUESTIONAMENTOS

Mas ainda há outras perguntas. "Por que quem não precisa andar de moto anda, mesmo assim? Por que é gostoso andar de moto?" Muita gente já tentou decifrar esse enigma. A razão depende um pouco da época. Por exemplo, nas primeiras décadas do motociclismo, as motos não eram muito confiáveis ou confortáveis. Era preciso ter um bom conhecimento de mecânica e suportar um grande desconforto. Naquele tempo, o que movia os motociclistas era o amor pelas máquinas, o fato de terem que "fuçar" em suas motos para que funcionassem. Já nos anos 1950 / 1960 tivemos os tempos do "Paz e Amor", com toques de rebeldia. Mas e atualmente? por que ainda é gostoso andar de moto? Há

VITÓRIA

MOTO PEÇAS E ACESSÓRIOS

www.vitoriamotopecas.com.br

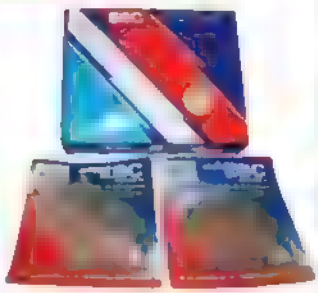
Acessórios p/ Custom

PARABRISA XVS 950-SHADOW 750-BOULEVARD 800-1500 -DRAGSTAR 650

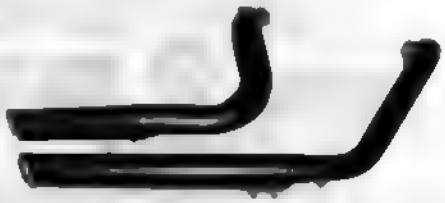
PARABRISA FAT LINE UNIVERSAL

PARABRISA GIVI POLICARBONATO UNIVERSAL

LÂMPADAS FAROL PRINCIPAL H4 E MILHAS H3 XENON EFFECT 5000K

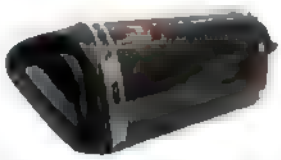


LONAS E PASTILHAS DE FREIOS EBC



ESCAPAMENTO HD. RELI MOD. SHORT SHOT

ESCAPAMENTO ESPORTIVO VULCAN 900



PONTEIRAS ESPORTIVAS VIX TODAS

BAGAGEIRO TÉNÉRÉ 250

PROTETOR DE MOTOR TENERE 250

LENTES DE PISCA HD. E METRICAS

FILTRO DE AR ESPORTIVO PARA METRICAS E HD.

BANCO CONFORTÁVEL TODAS

ARCOS PARA FAROL CENTRAL E MILHAS COM E SEM ABA

MANOPLA CONFORTÁVEL KURYAKYN

CAPA DA CORNETA SOFTAIL TODAS

Capacete é a proteção do motociclista

Al. Barão de Limeira, 266 - Centro - São Paulo - SP
esquina com Av. Duque de Caxias

Tel.: (11) 3222-7379 / 3333-5952
ID: 9*82412 / 7894-1065 ID: 9*82413 / 78941066

duas teorias para isso. Uma delas, talvez a mais aceita entre os acadêmicos, é a de que as empresas conseguiram "amansar" a imagem dos "bikers". E assim, para vender motos, roupas e acessórios, as empresas convenceram os consumidores a personificarem "bikers", "riders", "dirt riders", "urban fighters" etc. Até convenceram o consumidor de que basta ser capaz de instalar uma bolha sozinho para se equiparar aos pioneiros que desmontavam motores à beira da estrada! Mas será isso mesmo? Será que somos todos simples consumidores, vivendo em uma ilusão de individualidade, liberdade e rebeldia?

PSICOLOGIA EVOLUTIVA

Mas Steven L. Thompson, autor do livro "Bodies in Motion", acha que não é só isso. Ele se baseia na psicologia evolutiva para defender a tese de que andamos de moto porque obedecemos nossos instintos. Por essa teoria, parte considerável de nossos comportamentos e preferências pode ser explicada pela evolução das espécies. Quer dizer, os nossos principais traços estão aí porque, em algum momento da evolução, foram importantes para a reprodução e a sobrevivência de nossos antepassados. O problema é que a evolução genética é bem mais lenta que a evolução social. Por isso temos características que foram importantes há milhares de anos, mas que, hoje em dia, às vezes nos atrapalham. Por exemplo, temos a mania de comer mais do que precisamos. Isso era interessante quando vivíamos na floresta, pois não havia muita comida à disposição. Fomos, então, programados para comer sempre o máximo possível, de modo a armazenar a energia necessária. Hoje não precisamos mais acumular tanta energia, mas continuamos com esse instinto. Por conseguinte, ficamos obesos!

Voltando ao tempo das florestas, os humanos com maior probabilidade de sobrevivência eram os que gostavam de se balançar de galho em galho (para pegar comida), tinham alto poder de concentração (para detectar um predador) e faziam questão de demonstrar seu poder físico (para conquistar uma parceira). Então, pela psicologia evolutiva, temos instintos que nos fazem ter prazer em sentir o corpo em movimento, sentar em um galho de árvore, nos concentrar em pequenos detalhes da paisagem e em nos mostrarmos poderosos. Nos dias atuais, todos esses instintos podem ser satisfeitos em cima de uma moto. Sentimos relaxamento e excitação ao aceleramos em curvas, ao sentarmos com um tanque entre as pernas, ao nos concentrarmos nas súbitas mudanças do trânsito e ao nos expormos para as meninas como cavaleiros orgulhosos saindo para uma cruzada. Talvez a moto seja, mesmo, o veículo perfeito.

Thompson vai além, mostrando medições de vibração feitas em várias motos. Para ele, as razões de termos gostos diferentes por motos – "Cruiser", "Sport", "Dual Purpose" – tem muito a ver com a posição de pilotagem e a vibração do motor. Esses estudos ainda são muito iniciais, mas alguns livros são mais importantes pelas perguntas que fazem do que pelas respostas que oferecem. O autor da obra até aceita que muitas pessoas entrem nessa ilusão criada pelas empresas, a de que serão especiais se possuírem essa moto cara ou se usarem roupas de grife. Mas, segundo Thompson, no fim das contas andamos de moto porque obedecemos à nossa natureza. Alguns de nós não têm escolha, estamos "condenados" a satisfazer nossos prazeres instintivos em cima de uma moto. Ainda bem!

BIBLIOGRAFIA

Steve L. Thompson, "Bodies in Motion", publicado por Aero Design & MFG. (2008). Custo aproximado, US$ 20,00

CONTATO:

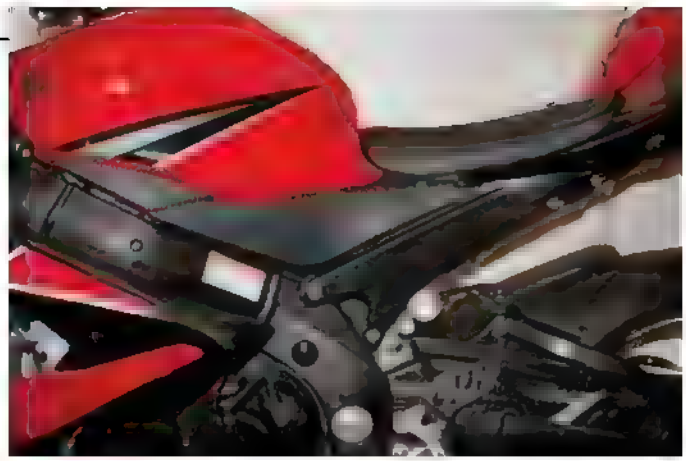
www.fabiomagnani.com – moto@fabiomagnani.com

performance
Professional Riding
Tel (11) 3362-3757 / 9600-6161
info@cursodepilotagem.com
QUAL É O SEU PROBLEMA?
Curvas? Frenagem? Controle?
Não importa qual a dificuldade que você tenha com sua moto, e tão pouco a sua experiência.
O curso de pilotagem Performance oferece o melhor treinamento teórico e prático, para que você aproveite ao máximo seu equipamento, seja sua moto custom, touring, esportiva ou de qualquer outra categoria.
O curso mais completo do Brasil é ministrado **individualmente**, focalizando suas necessidades específicas, garantindo assim sua plena satisfação.
As aulas são dadas pelo experiente piloto de testes, campeão Paulista e Brasileiro de motovelocidade, Nenad Djordjevic
.. Palestras para grupos ..
.. Módulo Racing para profissionais ..
Respeite a sinalização de trânsito.

PERSONALIZAÇÃO

Se você quer personalizar a moto ou proteger a pintura da máquina, uma excelente opção é fazer o "envelopamento" do veículo. Tanque, laterais, paralamas e carenagens ganham adesivagem com materiais específicos. Com profissionais especializados, a Space Som vem realizando dezenas de trabalhos em motocicletas e oferecendo diferenciais e bons preços aos motociclistas.

Informações: Space Som (11) 2215-2947 / 2062-7562
www.novatechybrasil.com.br



LUVA ACERBIS GEORGIA

Luva longa para uso urbano ou em grandes viagens. É produzida em couro e seu indicador esquerdo tem um dispositivo de borracha para limpar a viseira. Modelagem pré curvada. Possui, ainda membrana interna impermeável, proteção em ABS no dorso e reforço de couro na palma da mão.

Informações: Acerbis (11) 4792-3811
www.acerbisbrasil.com.br

BOTA ELITE FORCE DESERT

100% couro soft natural tratado. Possui palmilha anatômica com sistema magnético, massageadora e antibacterial, sistema de ventilação na parte interior do pé, protetores rígidos nas laterais, na biqueira e no calcanhar (em propileno PVC e termoplástico). Passadores em policarbonato (não enferrujam). O zíper lateral tem trava de segurança.

Informações: Mondeo (16) 3702-1611
www.mondeof1.com.br

CAPACETE SBK RR600

Capacete confeccionado em ABS com desenho exclusivo Forro tec do ant a érg co, removível e avável. V se ra de 2mm (antiembaçante e ant risco) Trava s stema catraca Disponível em c nco opções de cor e graf smo

Informações: SBK (11) 5093-3994

www.sbk.com.br

GPS G360M

GPS para uso em motoc cletas Possui B uetooth e é a prova d'água, vibrações e ntempéries Produto com um ano de garantia, assistênc a técnica e atual zações grat u tas

Informações: GPS WR (11) 4781-8019

www.gpswr.com.br

COMANDO DE VÁLVULAS

Se você possu uma moto da marca Sundown, Suzuki Yes ou Intruder e pretende ret f car o comando de válvulas de sua máquina, a dica é procurar os profiss onais da Sobe of c nas

Informações: Sobe (11) 4584-1734

Tempo instável

Confira a Climatologia para o mês de março

REGIÃO NORTE

Em março, instabilidades tropicais que avançam pelo oceano se aproximam do continente provocando bastante chuva no nordeste do Pará e no Amapá. Nestas áreas, o total acumulado pode passar de 400mm e as chuvas acontecem predominantemente em forma de pancadas. O mesmo volume é esperado para o sul do Amazonas e do Pará. As áreas de chuva avançam para o norte da região e o volume acumulado volta a aumentar em Roraima, com até 300mm no sul do estado. A temperatura é elevada em toda a região e o calor, junto com a alta umidade do ar, favorece as pancadas de chuva, principalmente à tarde e no início da noite, em todo o Norte do Brasil.

REGIÃO NORDESTE

Nuvens tropicais que se aproximam pelo oceano fazem de março um dos meses mais chuvosos ao norte do Maranhão, onde são esperados por volta de 450mm acumulados. O volume de chuva aumenta também nas demais áreas litorâneas do Nordeste. Normalmente, a temperatura fica por volta dos 30 graus. Os valores mínimos de temperatura são verificados nos trechos de serra da Paraíba, de Pernambuco e da Bahia. Durante a madrugada são comuns temperaturas mínimas próximas a 15 graus.

REGIÃO CENTRO-OESTE

Apesar da diminuição do volume de chuva em Mato Grosso do Sul, março ainda faz parte da estação chuvosa no Centro-Oeste do Brasil. As pancadas de chuva dominam o clima, acontecendo principalmente durante a tarde e início da noite. Os valores máximos de chuva são verificados ao norte de Mato Grosso, com mais de 400mm acumulados. A temperatura segue elevada, com valores de máxima por vezes passando de 40 graus à sombra! Em Mato Grosso do Sul, a chegada de massas de ar frio de fraca intensidade provocam alguma queda de temperatura, mas dificilmente são observados valores de mínima abaixo dos 15 graus.

REGIÃO SUDESTE

O verão segue quente no Sudeste do Brasil durante o mês de março. O calor e a elevada umidade do ar são fatores que favorecem as pancadas de chuva de fim de tarde. Estas chuvas são de forte intensidade e vêm acompanhadas por rajadas de vento e queda de granizo. Quem estiver na estrada deve procurar abrigo, já que tais eventos são de rápida duração e não provocam grandes atrasos. Os maiores volumes de chuva ocorrem no litoral norte de São Paulo e no litoral sul do Rio de Janeiro, com valores chegando aos 250mm. São comuns temperaturas próximas de 40 graus. As mínimas são registradas na região da Serra da Mantiqueira, divisa do sul de Minas com São Paulo e Rio de Janeiro, sendo comuns valores abaixo de 15 graus, o que obriga o uso de agasalhos durante as madrugadas.

REGIÃO SUL

O aquecimento e a passagem de frentes frias são os principais fatores das chuvas que, durante o mês de março, ocorrem por todo o Sul. E as são, normalmente, de forte intensidade, e vêm acompanhadas por rajadas de vento, descargas elétricas e queda de granizo, o que é mais normal no oeste da região. As chuvas se espalham de forma bem homogênea e o volume total fica por volta dos 150mm. As temperaturas seguem elevadas, sendo normais valores de máxima acima dos 35 graus. Ocasionalmente as mínimas podem se aproximar de 10 graus nos trechos de serra do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina.

São Paulo 102.1 | Campinas 107.9 | Litoral Paulista 90.1 | Brasília 94.1 www.kissfm.com.br

Procurando um lugar para fazer uma regulagem perfeita na sua moto?

A STEEL DREAMS PERFORMANCE conta com um dinamometro com célula de carga eletromagnética, onde podemos extrair o máximo de potencia que sua moto poder render.
Somos especialistas em performance de motores AMERICAN V-TWIN.
Fazemos pré inspeção veicular com equipamento aferido e homologado
Venha sentir a grande diferença de uma moto acertada em um dinamômetro de verdade.

steel dreams
performance

Rua Baluarte, 642 - Vl. Olímpia - São Paulo/SP - 04549-012 - Fone: 11 3045-1355

Assessoria, Organização e Marketing
de Eventos Motociclísticos

As melhores Bandas para seu evento

Atendemos todo Brasil

(19) 3406-1955 / 9212-4269

locutoreventos@locutoreventos.com.br

redaeventos@vivax.com.br

0 Km e Usadas

VEICULO	0KM	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
BMW									
G 450-X Gas	35 ,0C	33.800	800	30 846					
F 650-GS STANDARD (800cc) Gas.	44.900		38.300	37 5					
F 650-GS DAKAR (Face lift) Gas				36.800	34.000	32.200	30.890	28.800	
F 650-GS PREMIUM Gas	5' 900		43.300	39 836					
F 800-GS PREMIUM Gas	58 900		52.600	48.392					
F 800-GS STANDARD Gas.	52 900		45.800	44.426					
F 800-GS TOP Gas.			48.000	46 560					
F 800-S STANDARD Gas				39 000	35.800	33.600			
F 800-S TOP Gas				42 000	40.740				
G 650-X CHALLENGE (Std.) Gas				28.800	27 800				
G 650-X COUNTRY (Std) Gas.	30.000		28.800						
G 650-X MOTO (Std.) Gas.			29 800	28.800					
K 1200-GT PREMIUM Gas.				68.000	65.000	60.000	58' 00	55.800	
K 1200-LT Gas								55.000	52 300
K 1200-LT (Face Lift) Gas				68.200	65 300	63.800	60.500	58.500	
K 1200-LT TOP Gas				78.000		30.000	27 800		
K 1200-R SPECIAL Gas.				55.000	53.350				
K 1200-R SPORT Gas.				56.800	53.800	5 000	49 470		
K 1200-R STANDARD Gas				50.000	46.700	44.800	43 456		
K 1200-RS Gas							40.000	36.300	34.800
K 1200-S STANDARD Gas				50.000	46.800	44 500	41 800		
K 1200-S SPORT Gas				58.000	55 200	52 300	50.73'		
K 1200-S TOP Gas				63.000	58.300	55.000	53 350		
K 1200-R TOP Gas				60.000	57 200	53.700	52.089		
R 1200-GS ADVENTURE TOP Gas.	84 900		77 200	70.000	64.800	6 500			
R 1200-GS ADVENTURE PREMIUM Gas	89800		8' 300	72.800	70.676				
R 1200-GS TOP Gas	79 900		74.000	66.300	61.500	58.000	55 800	52.800	
R 1200-GS STANDARD Gas.	59 900		55.300	50.000	48.500				
R 1200-GS SPORT Gas	70.000		64.800	58.800	56.000	52.800	51.2'6		
R 1200-RT STANDARD Gas	75 900		68.800	63.000	58.000	54.200	51.800		
R 1200-RT PREMIUM Gas	89 900		80.800	72.000	69 720				
R 1200-RT TOP Gas	82 500		76.000	68.600	63.800	60.000	58.200		
K 1300-GT (Premium) Gas	94 900	91 900	86.800						
K 1300-R (Premium) Gas	70 900		77 000						
K 1300-R (Special) Gas	73 900		68.860						
K 1300-R (Std.) Gas	70 900		59 300						
K 1300-S (Premium) Gas.	80.600		74.000						
K 1300-S (Sport) Gas	72 900		66.800						
K 1300-S (Std.) Gas.	64.900		58.000						
BUELL									
1125 R Gas		49 000		36.300	33.800				
1125 CR Gas		44.900	4 800	38.800					
FIREBOLT XB 12R 1200 Gas.		33.000		28.000	26.300	24 200	23.474		
LIGHTNING CITY X XB9SX 1000	37 000		34 500	31.800	28.000	25 500	24.735		
LIGHTNING LONG XB 12Ss 1200		42.000		36.300	32 300	24.800	24.056		
LIGHTNING XB12S 1200 Gas				32.000	28.300	26.200	25 4'4		
LIGHTNING XB12S CG 1200 Gas		4' 000		34.000	30.800				
LIGHTNING XB 12S TT 1200 Gas		46 900		36.800					ULYSSES XB' 12
1200 Gas		,7 900	35.000	32 800	30 000	28 600	27 742		
DUCATI									
DESMOSEDICI RR D16 989 Gas				230.000					
HYPERMOTARD 1100 Gas.	47900			43.800					
MONSTER 600 Gas									
MONSTER 695 Gas			35000	31800	28800	26000			
MONSTER S2R 1000 Gas.					38800	36472			
MONSTER S4R 996 Gas.							48500	45590	
MONSTER S4RS TESTASTRETTA Gas.					5 500	484'0			
MULTISTRADA 620 Gas					34 200	31 800			
MULTISTRADA 1000-DS Gas.							41 200	37.800	
MULTISTRADA 1100 Gas	48.900			45000	43.650				
SUPERBIKE 848 Gas.	67 900			60000					
SUPERBIKE 999 Gas					58.800	56.000	53.800	51 600	50.052
SUPERBIKE 1098 Gas.	75 900			63800	61 886				
SUPERBIKE 1098-S Gas.	86 900			72300	70 3'				
HARLEY-DAVIDSON									
SOFTAIL DE LUXE Gas			45700	42300	40000	37300	34500		
SOFTAIL DEUCE Gas.					39600	36600	35000	33 500	31.700
SOFTAIL FAT BOY Gas.									28.420
SOFTAIL FAT BOY F.Inject. Gas	49 900		45.000	40.850	36 00	34 200	32 900	31 000	
SOFTAIL HERITAGE CLASSIC Gas	51.900		48.300	44.800	4 00	38 00	36 950	34 200	
SOFTAIL HERITAGE CUSTOM Gas.	42 900		40,000	37 900	36.750	35.000			
SOFTAIL NIGHT TRAIN Gas.				43.300	40.800	37 300	35.800	33.600	
SOFTAIL NIGHT ROD SPECIAL Gas.	73.500		67 800	65.300	63.400	57 500			
SOFTAIL HER SOFTAIL CLASSIC Gas			52 000	48 500	47 400	45 900	44.000	42.300	
SOFTAIL ROCKER 1600 Gas.	52.900		48.800	46.300					
SOFTAIL STANDARD Gas				38.800	35.600	32 900	30.800	28.600	27 800
SPORTSTER XL 883 CUSTOM Gas.					2' 568	19 985	8.897	7 749	6 524

VEICULO	0KM	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
SPORTSTER XL 883 LOW Gas.					20.5'	9 006			
SPORTSTER XLH 883 Gas			23.280	22 1 6	2' 146	9 594	18.527	17 400	16.200
SPORTSTER XL 883 R Gas.	26 900		24.000	22 800	2' 800	20.200	9 100		
SPORTSTER XL 1200 NIGHTSTER	36 900		33.000	32 0'0					
TOUR ELEC GLIDE ULTRA Inject	59 000		53.800	45.600	44.000	4' 700	40.350	37 600	
TOUR ELEC GLIDE ULTRA CLASSIC	20.000		105.300	9' 300	88.56				
TOUR ROAD KING CLASSIC F.Inject.	57 900		52 000	48.000	45 900	43 950	42 500		
TOURING ROAD KING Gas					45.600	43.300	4 600	39.600	
TOURING ULTRA GLIDE CLASSIC	60 900		58.000	53.800	5 500	49 700	45 900	43.000	
VRSC STREET-ROD Gas				52 000	48.500	46.000	43.500		
VRSC V-ROD Gas	60 900		57 300	53.700	5' 250	49 500	48.000	44 900	43.553
VRSC V-ROD BLACK Gas					55.350	53.460	5 840	48.492	47 037
VRSC V-ROD MUSCLE Gas	79 900		74.000	7' 780					
VRSC V-ROD SPORT Gas.					56.375	54.450	52.800		
HONDA									
CB 300-R Gas	490	0.200	9900	9602					
CB 500 Gas.							9 000	8.200	17 50
CB 600F HORNET ABS	36680	32300	27451		25.000	23.800	22 000	20.500	
CB 600F HORNET (STD)	33.260	31 00	30.800	27 800					
CB 1300 SUPER FOUR (STD)		30000	28.200	26.500					
CBR 600-F Gas.									27 500
CBR 600-RR Gas	47 000		48.000	42 250	36.800	34.500	32.800	30.300	29 000
CBR 1000-RR FIREBLADE (ABS)	65.000		56 300						
CBR 1000-RR FIREBLADE (STD)	56.000		52.800	48.000	43.600	40.200	38.500	36.300	
CBR 1000-RR FIREBLADE (Repsol)	58.000		66.800						
CBX 250 TWISTER Gas.				7 850	7 300	6 950	6.700	6.400	6.000
CG 125 FAN-ES Gas	6 50	6.000	5.200						
CG 125 FAN-KS Gas	5 90	5.400	5.000						
CG 150 SPORT Gas.				6.450	5 934	5.459	5 3'	4.823	
CG 150 TITAN-ES Gas.	6.290		5.900	4 900	4.508	4 147	3.898	3.664	
CG 150 TITAN-ES MIX A/G	6780		7 000						
CG 150 TITAN-ESD Gas		5 500	5 36	4.6 4	4.337				
CG 150 TITAN-ESD MIX A/G	7 600		7 000						
CG 150 TITAN-KS Gas	6 00		5.600	4.800	4.4 6	4.062	3.818	3.589	
CG 150 TITAN-KS MIX A/G	6.600		6 200						
GOLD WING GL 1800 Gas.	94.000		88.800	82 200	72.000	66.000			
LEAD 110 Gas	6.300	6.200	6.0'4						
NX-4 FALCON 400 Gas.	3 900			2 000	200	0.600	9 950	9 550	9 200
NXR 150 BROS-ES Gas.	8.500		7 600	6.500	5.700	5.250	5.092		
NXR 150 BROS-ESD Gas	9 000		8.200	7 260	6.000	5.500	5.000	4.600	4.324
NXR 150 BROS-KS Gas.	7 900		7 000	5 900	5 100	4.880	4.733		
POP 100 Gas	4 200		3.550	3.000	2 760	2 677			
SHADOW 750 Gas	3' 880		27 050	25 100	23 50	2' 500	20.855		
XL 1000 VARADERO Gas.	42 000	47 000	44 800	42 200					
XL 1000V VARADERO (ABS) Gas.	45.000	43,000							
XR 250 TORNADO Gas.	0.500			8.800	8.200	7.750	7 300	6.800	6.300
XRE 300 Gas.	2.890	12,800	2.4'6						
VT 600C SHADOW Gas.							9 200	12 700	6.800
VTX 1800C Gas				48.800	4' 300				
HUSQVARNA									
SM 450 Gas.	20.600			8.400	6 500				
SM 610 IE Gas	28.000			24.500	22.000				
TE 510 Gas.	25.800			22 400	20.600				
TE 610 Gas.	23.000			20.400	8.500				
KASINSKI									
COMET DUAL Ch 650R EFI	28.490	2 000	26 90						
COMET FIRE FOX 650R Gas			24.300	22 900	2' 526	20.234	19.627		
COMET FIRE FOX 650R EFI	29 000	27 300	26.481						
COMET GT R 250 Gas			3.400	2 100	737				
COMET GT R 250 EFI Gas	17 400	5 00	6.005						
COMET GT R DUAL TONE 250 EFI	15.600	7 800	7 266						
COMET NAKED 250 EFI Gas.	14 990	4 300	3.871						
COMET PHASE 2 250 Gas			0.200	9 00	8.554	8.040	7 558	7 33'	
COMET PHASE 2 250 EFI Gas	13.000	2 500	2 125						
CRUISE II CLASSIC 125 Gas.						3.800	3 496	3.2 6	
FLASH K 150 Gas				2.880	2 649	2 437	2 364		
GF 125 EKOnomic Gas.								2 48	2.083
GF 125 EKOpko Gas.						2 700	2 484	2 285	
GF 125 SPEED Gas								2 500	2 300
MIRAGE DUAL TONE 250 EFI	13.700	15.500	5.035						
MIRAGE PREMIER 250 Gas			2 500	000	9 800	9 100	8.600	8.000	
MIRAGE POWER 650 Gas.			26 300	24 100	22 654	2' 294	20.655		
MIRAGE POWER 650 EFI Gas.	32 000	30.800	29 876						
PRIMA 50 Gas							900	748	608
PRIMA RALLY 50 Gas.						3.300	3.036	2 944	
SETA 125 Gas	3 990	3.600	3.000	2 300	2 116	2 052			
SETA 150 Gas	5.000	4 600	3.900	3 100	3.007				

VEICULO	0KM	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
SUPER CAB 50 Gas.	-	-	-	-	-	2.180	2.005	1.845	1.677
WAY 125 Gas.	3.000	2.800	1.900	1.500	1.455	-	-	-	-
WIN 110 Gas.	4.200	3.900	3.000	2.380	2.189	2.014	-	-	-
KAWASAKI									
CONCOURS 1400cc Gas.	72.000	-	57.500	54.050	-	-	-	-	-
ER-5 500 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KYNCO PEOPLE 50 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KYNCO MANBOY 90 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KYNCO ZING 150cc Gas.	-	-	-	-	-	-	-	5.550	5.217
KZ 1000 POLICE Gas.	-	-	-	34.100	33.077	-	-	-	-
MAX II 100cc Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NINJA ZX-6R 600 Gas.	42.900	-	-	39.800	-	-	-	-	-
NINJA ZX-6R 636 Gas.	48.900	-	42.000	38.900	35.500	33.200	31.800	30.846	-
NINJA ZX-6R MONSTER 636 Gas.	54.000	-	50.000	-	-	-	-	-	-
NINJA ZX-6RR 600 Gas.	-	-	-	-	37.630	35.192	33.708	32.696	30.800
Z 750 Gas.	38.900	-	36.000	34.300	33.271	-	-	-	-
NINJA ZX-7 750 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	34.800	32.300
NINJA ZX-9R 900 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	33.800
NINJA ZX-10R 1000 Gas.	60.700	-	50.550	45.800	42.000	40.300	37.800	36.666	-
NINJA ZX-14 1400 Gas.	70.000	-	63.300	52.000	48.800	45.500	-	-	-
NINJA ZZ-R 1200 Gas.	-	-	-	-	-	-	42.900	40.800	39.576
NINJA ZX 250R Gas.	16.000	-	15.800	-	-	-	-	-	-
NINJA ZX 1200 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	40.800	39.500
VULCAN 500 STD CLASS Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VULCAN 800 CLASSIC Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VULCAN 800 DRIFTER Gas.	-	-	-	-	-	-	-	27.880	-
VULCAN 900 CLASSIC Gas.	39.000	-	35.000	31.800	30.846	-	-	-	-
VULCAN VN 2000 Gas.	-	-	-	-	-	55.200	53.544	-	-
VULCAN NOMAD 1500 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VULCAN VN 750 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VULCAN VN 1500 CLASSIC Gas.	-	-	-	-	-	-	-	40.000	-
VULCAN VN 1500 MEAN STREAK	-	-	-	-	-	-	45.900	42.800	-
VULCAN VN 1600 MEAN STREAK	-	-	-	-	-	-	-	44.800	-
Z 1000 Gas.	46990	43.300	40.300	36.900	33.800	32.200	30.000	29.100	-
SUZUKI									
BANDIT 600S Gas.	-	-	-	-	-	-	20800	-	-
BANDIT 650S Gas.	29500	28500	27100	26000	24800	23200	22504	-	-
BANDIT 1200S Gas.	-	-	-	28300	26700	25600	24832	-	-
BANDIT 1250S Gas.	34500	-	31300	30361	-	-	-	-	-
BANDIT N600 Gas.	-	-	-	-	-	21000	19900	18700	17900
BANDIT N650 Gas.	28800	27800	26200	25000	23900	22500	21825	-	-
BANDIT NT200 Gas.	-	-	-	26500	25500	24700	23800	22600	21800
BANDIT NT250 Gas.	33000	-	29800	28906	-	-	-	-	-
BURGMAN 400 Gas.	26000	24000	22000	18200	16800	15500	14800	13500	11800
BURGMAN 650 EXECUTIVE Gas.	46000	-	41500	38180	35125	-	-	-	-
BURGMAN AN125 Gas.	5900	-	4400	3850	3542	3258	3063	-	-
BOULEVARD M800 Gas.	29000	-	26500	25700	24400	23668	-	-	-
BOULEVARD C1500 Gas.	36000	-	33300	31600	28800	27000	26190	-	-
DR 650RE Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DR 800S Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DR-Z 400E Gas.	20400	-	18300	16800	15700	14800	13100	12500	10900
V-STROM DL650 Gas.	34000	-	32600	31622	-	-	-	-	-
V-STROM DL1000 Gas.	40000	-	37400	36000	34850	33300	31450	29563	27789
YES EN125 Gas.	5200	-	4300	3580	3365	3163	2973	2795	-
YES EN125 CARGO Gas.	-	-	-	-	3196	3037	-	-	-
GS 500E Gas.	19900	-	17000	15200	14744	-	13200	12800	12000
GSX 650F Gas.	33000	-	27000	26190	-	-	-	-	-
GSX 750F Gas.	34500	-	28000	26590	25500	24300	22900	22200	21400
GSX 1300 B-KING Gas.	64000	-	58300	56551	-	-	-	-	-
GSX-R 750W Sand Gas.	47000	-	42800	41000	39800	38000	35600	34080	32800
GSX-R 1100W Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GSX-R 1000 Gas.	-	-	-	43600	40800	39200	37400	36200	34200
GSX-R 1000 (185cv) Gas.	52000	-	48700	46000	-	-	-	-	-
GSX-R 1300 HAYABUSA Gas.	55000	-	47500	41600	40200	38500	35500	33800	32100
INTRUDER 125 Gas.	5400	-	4200	3600	3312	3047	2803	2579	2372
INTRUDER 125 CARGO Gas.	-	-	-	-	3146	3052	-	-	-
TRAXX									
BEST JH 125G Gas.	-	-	-	3080	2760	2539	2336	2149	1977
FLY JH 125I Gas.	5690	-	4300	3810	3496	3216	2959	2722	2504
JOTO 125 Gas.	4960	-	3800	3100	3007	-	-	-	-
PRINCE JL 110-11 Gas.	-	-	-	-	2500	2300	2116	-	-
SKY JL 110-8 Gas.	3980	-	2600	2000	1840	1692	1557	1432	1318
SHARK JH 250E-5 Gas.	9100	-	7880	7643	-	-	-	-	-
STAR JL 50Q-2(Cabeam.) Gas.	3600	-	2800	2200	2024	1862	1713	1576	1449

MOLICAR

Confira os preços das motos novas e semi-novas

VEICULO	0KM	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
[illegible]									
ADVENTURER 900 Gas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BONNEVILLE 790 Gas.	-	-	+	-	32300	28200	27000	26200	25414
DAYTONA 675 Gas.	39900	-	40800	35800	32500	28890	+	-	-
DAYTONA 955i Gas.	-	-	-	-	-	30000	28000	26600	25300
ROCKET III 2300 Gas.	-	+	+	58500	55300	50800	47800	46366	-
ROCKET III CLASSIC 2300 Gas.	65500	+	63000	61600	58500	56745	+	-	-
SCRAMBLER 900 Gas.	+	+	+	+	31300	28690	-	-	-
SPEED TRIPLE 1050i Gas.	46200	-	42500	38000	35900	34100	30800	-	-
SPRINT ST 1050 Gas.	49900	-	46800	42000	38000	36800	32800	-	-
STREET TRIPLE 675 Gas.	40200	38800	37636	-	+	-	-	-	-
TIGER 1050 Gas.	49200	-	45800	44426	-	-	-	-	-
TIGER X-955i Gas.	-	-	+	-	+	37600	34600	33300	32301
[illegible]									
CRYPTON T115E Gas.	4687	-	+	+	+	-	-	-	-
XJ6-N 600 Gas.	28600	-	+	+	+	-	-	-	-
XJ6-F Gas.	31720	-	+	+	+	-	-	-	-
FZ6-N 600 Gas.	+	+	26300	26000	+	-	+	-	-
FZ6-S 600 Gas.	+	+	31700	31040	+	-	-	-	-
MT-01 1670cc Gas.	-	36000	33500	-	-	-	-	-	-
MT-03 660cc Gas.	-	21400	20400	-	-	-	-	-	-
XTZ 250 LANDER Gas.	12077	10000	9000	8300	8051	-	-	-	-
XTZ 250-X Gas.	12456	10600	9600	-	-	-	-	-	-
XTZ 250 Ténéré	12980	-	-	-	-	-	-	-	-
NEO CVT-115 Gas.	6459	4700	4300	4025	3385	-	-	-	-
TDM 225 Gas.	+	+	+	+	+	-	5900	5428	4993
XTZ 125-E Gas.	8133	5300	4600	4320	4100	-	-	-	-
XTZ 125-K Gas.	7224	5000	4300	4042	4000	-	-	-	-
XTZ 125-X/E Gas.	8025	5700	5000	4820	5626	-	-	-	-
XTZ 125-X/K Gas.	7375	5600	4800	4103	-	-	-	-	-
YBR 125-E Gas.	-	+	+	4080	3870	3637	3419	3214	-
YBR 125-ED Gas.	-	-	+	4280	4064	3820	3591	3375	-
YBR 125-K Gas.	-	-	+	3650	3471	3225	3156	2966	2788
YBR 125 FACTOR/E Gas.	6398	4800	4656	-	-	-	-	-	
YBR 125 FACTOR/ED Gas.	6851	5200	5044	-	-	-	-	-	-
YBR 125 FACTOR/K Gas.	5300	5769	4200	4074	-	-	-	-	-
YZF R-1 1000 Gas.	58000	54300	47000	42900	41300				
YZF R-6 600 Gas.	52000	-	46800	44150	40900				
YS 250 FAZER Gas.	10950	8514	7780	7000	6790	V-MAX 1200 Gas.	+	+	+
XT 660R Gas.	27273	23400	21200	19400	18200	+	+	14800	13400
XT 660R Gas.	25800	-	24000	22650	20400	18850	17550	+	+
XVS Midnight STAR azul	32275	31656	27257	-	-	+	+	+	+

A tabela de preços das motos é elaborada pela empresa Molicar Serviços Técnicos de Seguros, que pesquisa semanalmente cerca de 500 pontos de vendas nos maiores mercados do Brasil. A Tabela Molicar é referência de valor de mercado para todo o segmento especializado, principalmente bancos, seguradoras e público em geral. Mais informações por meio do site www.molicar.com.br.

PROMOÇÃO

CONCORRA A UMA SEGUNDA PELE GO AHEAD

A Revista Moto Adventure e a GO AHEAD sortearão um leitor com uma segunda pele High Bio, que oferece conforto nas viagens e na prática de esportes a motor. O produto conta com duas versões (peça única ou duas peças / masculino e feminino). Para concorrer, basta responder a pergunta abaixo.

"QUAL É A MARCA DE SEGUNDA PELE QUE OFERECE PROTEÇÃO E CONFORTO PARA O MOTOCICLISTA?"

Preencha o cupom e envie para nossa redação:

Revista Moto Adventure

Rua Crisólita, 238 – CEP 01547-090 – São Paulo – SP.

O resultado da promoção "123" será divulgado na edição 125 da Revista Moto Adventure.

Observação: Não poderão participar desta promoção os funcionários da CT Editora e da GO AHEAD. Somente concorrerão os questionários que estiverem totalmente preenchidos (despesas de correio por conta do ganhador). O prazo de retirada do prêmio é de até 30 (trinta) dias após a publicação do resultado, sendo necessário o contato do ganhador com o setor de assinaturas da revista (assinatura@motoadventure.com.br) para solicitação do prêmio.

RESULTADO DA PROMOÇÃO 121 – UM PAR DE BOTAS MONDEO
Julio Cesar Pessoa Castro - São Luis - MA

"QUAL É A MARCA DE SEGUNDA PELE QUE OFERECE PROTEÇÃO E CONFORTO PARA O MOTOCICLISTA?"

MA#123

RESPOSTA: _____

Nome: _____
CPF: _____ E-mail: _____
Data de nascimento: _____ Tel.: _____ Profissão: _____
End.: _____
Cidade: _____ Estado: _____ CEP.: _____

Você possui motocicleta? Sim ☐ Não ☐
Qual a marca e o modelo? _____
Gostaria de assinar Moto Adventure Sim ☐ Não ☐ Já sou assinante ☐ Qual o tamanho ? ( )P ( )M ( )G

Assinatura anual: 12 edições.

☐ No boleto bancário: ☐☐☐ A vista R$ 118,80

☐ No cartão de crédito: ☐☐☐ A vista R$ 118,80 ☐ ☐ ☐ ☐
☐☐☐ 4X R$ 29,70

BMW G 650 GS

SUA PAIXÃO POR AVENTURA ALÉM DE QUALQUER LIMITE.

BMW Motorrad Brasil

0800 707 3570

Puro Prazer de Pilotar

ABS | Protetor de mãos | Cavalete central | 2 anos de garantia

Acesse www.bmw-motorrad.com.br e encontre a concessionária BMW mais próxima.

BMW Serviços Financeiros Consulte nossas opções de financiamentos e seguros: 0800 019 9797 ou www.bmwfs.com.br

Capacete é a proteção do motociclista.

MELHOR NEGÓCIO 2009 MOTOCICLISMO

MELHOR NEGÓCIO 2010 MOTOCICLISMO

Eleita "Moto Lançamento do Ano" pela revista Sobre Rodas

SISTEMA DE INJEÇÃO ELETRÔNICA Yamaha

fazer

NO TRÂNSITO SOMOS TODOS PEDESTRES.

NOVA YAMAHA FAZER 2012.

FAÇA O MELHOR NEGÓCIO DOS ÚLTIMOS DOIS ANOS.

Painel de instrumentos digital

Lanterna traseira em LED

A única com freio a disco traseiro de série

Farol dianteiro com desenho arrojado

Novo grafismo

As motocicletas Yamaha estão em conformidade com a Promot - Programa de Controle de Poluição de por Motocicletas e Veículos Similares, assegura automaticamente. Autotalvez: SAC Yamaha: 11 3371 4300 Localizador e revendas SC Com motocicleta, aqui para a Yamaha: 0800 114 4000 / www.yamaha-motor.com.br / CAE - Atendimento ao Deficiente Auditivo ou de Fala: 0800 770 1003. Cultura Moto Negócio do Ano, segundo a revista Motociclismo Magazine nos anos de 2009 e 2010. É campeão e primeiro Melhores do Ano 2010, na Categoria Moto Lançamento do Ano, segundo a revista Sobre Rodas.

www.yamaha-motor.com.br

Use capacete

IBAMA

YAMAHA